Краснознаменный Северный флот

Иван Александрович Козлов
Владимир Семенович Шломин

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В этой книге рассказывается о зарождении и развитии отечественного мореплавания в северных морях, о боевой деятельности русской военной флотилии Северного Ледовитого океана в годы первой мировой войны. Военно-исторический очерк повествует об участии моряков-североморцев в боях за освобождение советского Севера от иностранных интервентов и белогвардейцев, о создании и развитии Северного флота и его вкладе в достижение победы над фашистской Германией в Великой Отечественной войне. Многие страницы книги посвящены послевоенной истории заполярного флота, претерпевшего коренные качественные изменения, ставшего океанским, ракетно-ядерным, способным решать боевые задачи на любых широтах Мирового океана. Книга рассчитана на массового читателя.

- Козлов Иван Александрович, Шломин Владимир Семенович
  - Предисловие
  - Глава первая. К студеному морю
  - Глава вторая. Флотилия Северного Ледовитого океана
  - Глава третья. За власть Советов
  - Глава четвертая. Рождение флота
  - Глава пятая. Суровое испытание
  - Глава шестая. Нарастающие удары
  - Глава седьмая. Славная победа в Заполярье
  - Глава восьмая. Заполярный форпост Родины[299]
  - Приложения
    - Хронология важнейших событий освоения Северного Ледовитого океана и истории Краснознаменного Северного флота:
    - Руководящий состав Северного флота
    - Гвардейские корабли и части периода Великой Отечественной войны
    - Бригада охотников за подводными лодками
    - Указатель кораблей и судов
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6

- ○ 7
- ○ 8
- ○ 9
- ○ 10
- ○ 11
- ○ 12
- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50

- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81
- ○ 82
- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86
- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94

- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102
- ○ 103
- ○ 104
- ○ 105
- ○ 106
- ○ 107
- ○ 108
- ○ 109
- ○ 110
- ○ 111
- ○ 112
- ○ 113
- ○ 114
- ○ 115
- ○ 116
- ○ 117
- ○ 118
- ○ 119
- ○ 120
- ○ 121
- ○ 122
- ○ 123
- ○ 124
- ○ 125
- ○ 126
- ○ 127
- ○ 128
- ○ 129
- ○ 130
- ○ 131
- ○ 132
- ○ 133
- ○ 134
- ○ 135
- ○ 136
- ○ 137
- ○ 138

- ○ 139
- ○ 140
- ○ 141
- ○ 142
- ○ 143
- ○ 144
- ○ 145
- ○ 146
- ○ 147
- ○ 148
- ○ 149
- ○ 150
- ○ 151
- ○ 152
- ○ 153
- ○ 154
- ○ 155
- ○ 156
- ○ 157
- ○ 158
- ○ 159
- ○ 160
- ○ 161
- ○ 162
- ○ 163
- ○ 164
- ○ 165
- ○ 166
- ○ 167
- ○ 168
- ○ 169
- ○ 170
- ○ 171
- ○ 172
- ○ 173
- ○ 174
- ○ 175
- ○ 176
- ○ 177
- ○ 178
- ○ 179
- ○ 180
- ○ 181
- ○ 182

- ○ 183
- ○ 184
- ○ 185
- ○ 186
- ○ 187
- ○ 188
- ○ 189
- ○ 190
- ○ 191
- ○ 192
- ○ 193
- ○ 194
- ○ 195
- ○ 196
- ○ 197
- ○ 198
- ○ 199
- ○ 200
- ○ 201
- ○ 202
- ○ 203
- ○ 204
- ○ 205
- ○ 206
- ○ 207
- ○ 208
- ○ 209
- ○ 210
- ○ 211
- ○ 212
- ○ 213
- ○ 214
- ○ 215
- ○ 216
- ○ 217
- ○ 218
- ○ 219
- ○ 220
- ○ 221
- ○ 222
- ○ 223
- ○ 224
- ○ 225
- ○ 226

- ○ 227
- ○ 228
- ○ 229
- ○ 230
- ○ 231
- ○ 232
- ○ 233
- ○ 234
- ○ 235
- ○ 236
- ○ 237
- ○ 238
- ○ 239
- ○ 240
- ○ 241
- ○ 242
- ○ 243
- ○ 244
- ○ 245
- ○ 246
- ○ 247
- ○ 248
- ○ 249
- ○ 250
- ○ 251
- ○ 252
- ○ 253
- ○ 254
- ○ 255
- ○ 256
- ○ 257
- ○ 258
- ○ 259
- ○ 260
- ○ 261
- ○ 262
- ○ 263
- ○ 264
- ○ 265
- ○ 266
- ○ 267
- ○ 268
- ○ 269
- ○ 270

- ○ 271
- ○ 272
- ○ 273
- ○ 274
- ○ 275
- ○ 276
- ○ 277
- ○ 278
- ○ 279
- ○ 280
- ○ 281
- ○ 282
- ○ 283
- ○ 284
- ○ 285
- ○ 286
- ○ 287
- ○ 288
- ○ 289
- ○ 290
- ○ 291
- ○ 292
- ○ 293
- ○ 294
- ○ 295
- ○ 296
- ○ 297
- ○ 298
- ○ 299
- ○ 300
- ○ 301
- ○ 302
- ○ 303
- ○ 304
- ○ 305
- ○ 306
- ○ 307
- ○ 308
- ○ 309
- ○ 310
- ○ 311
- ○ 312
- ○ 313
- ○ 314

- ○ 315
- ○ 316
- ○ 317
- ○ 318
- ○ 319
- ○ 320
- ○ 321
- ○ 322
- ○ 323
- ○ 324
- ○ 325
- ○ 326
- ○ 327
- ○ 328
- ○ 329
- ○ 330
- ○ 331
- ○ 332
- ○ 333
- ○ 334
- ○ 335
- ○ 336
- ○ 337
- ○ 338
- ○ 339
- ○ 340
- ○ 341
- ○ 342
- ○ 343
- ○ 344
- ○ 345
- ○ 346
- ○ 347
- ○ 348
- ○ 349
- ○ 350
- ○ 351

Козлов Иван Александрович,
Шломин Владимир Семенович
Краснознаменный Северный флот

Предисловие

Краснознаменный Северный флот является самым молодым из советских военных флотов. В июне 1983 г. ему исполняется 50 лет. Полвека он надежно стоит на страже северных морских рубежей Советского государства, протянувшихся на многие тысячи километров. Флот развернут в суровых морях арктического бассейна, которые с давних времен влекли к себе русских людей.

Около 3 тыс. лет до нашей эры в Беломорье возникли рыбачьи поселения. В XI в. путь к Студеному морю начали прокладывать предприимчивые новгородцы. Преодолев огромные трудности, они вышли на побережье Белого моря и Северного Ледовитого океана. С XIV по XVIII в. северные моря служили единственным путем, по которому Русское государство поддерживало торговые связи с западноевропейскими странами.

Мореплавание русских на Севере развивалось в ожесточенной борьбе не только с силами природы, но и с чужеземцами, стремившимися овладеть богатствами северных областей Руси. Вытеснить наших предков с побережья Белого и Баренцева морей в XII–XIII вв. пытались норвежцы. Вслед за ними захватнические походы на северные русские земли начали предпринимать шведы и датчане.

Борьба с иноземными завоевателями продолжалась несколько веков и закончилась победой русских. Однако западноевропейские страны не хотели мириться с тем, что Россия успешно осваивала северные моря. В середине XIX в. в пределы Белого и Баренцева морей вторгся англо-французский флот, а в период первой мировой войны — флот кайзеровской Германии.

Непрекращающиеся посягательства западных государств на интересы России в Северном Ледовитом океане настоятельно диктовали необходимость создания здесь сильного военного флота. Однако до XX в. Русское государство из-за своей экономической слабости и косности некоторых государственных деятелей не имело на Севере военно-морских сил. Они были созданы лишь в период первой мировой войны: сложная обстановка на Северном морском театре вынудила тогда царское правительство сформировать флотилию Северного Ледовитого океана.

Флотилия в годы войны в основном справлялась с защитой перевозок, но полностью обеспечить оборону Заполярья не могла.

После Великой Октябрьской социалистической революции иностранные империалисты, стремившиеся задушить Советскую

республику, предприняли попытку захватить ее северные районы. В 1918 г. английские интервенты и их союзники высадились в Мурманске и Архангельске. Однако их разбойничьи планы потерпели провал. Интервенты и белогвардейцы были изгнаны с советского Севера. В их разгроме важную роль сыграла Северо-Двинская флотилия, созданная по указанию В. И. Ленина.

В 1920 г. на базе Северо-Двинской флотилии и кораблей, отбитых у интервентов и белогвардейцев, были сформированы Морские силы Северного моря. По своему удельному весу они занимали третье место в Советской республике после Балтийского и Черноморского флотов. Однако в 1922 г. Морские силы Северного моря в связи с общим сокращением вооруженных сил страны были расформированы.

В 1933 г. начался новый, наиболее напряженный этап строительства советского флота на Севере. Он ознаменовался созданием Северной военной флотилии, которая в 1937 г. была преобразована в Северный флот.

Так сбылась многовековая мечта нашего народа о создании на Северном Ледовитом океане могучей военной силы, способной надежно защитить его интересы на Крайнем Севере.

А защищать здесь есть что — край этот сказочно богат. В его недрах разведаны каменный уголь, нефть, природный газ, железная руда, никель, олово, апатито-нефелиновые руды и другие полезные ископаемые. Северные моря изобилуют рыбой и морским зверем. За годы Советской власти на Крайнем Севере созданы горнодобывающая, горнообрабатывающая, судостроительная, лесотехническая, химическая, рыбная и другие отрасли промышленности. Здесь расположены крупнейшие порты Мурманск и Архангельск, являющиеся северными морскими воротами Советского Союза, связанными железнодорожными и водными путями с центральными областями страны.

Дальнейшее освоение огромных богатств Севера, как и Сибири и Дальнего Востока, занимает важное место в планах партии, выработанных XXVI съездом КПСС. Выполнение намеченных задач превратит северный край в один из высокоразвитых в экономическом отношении районов нашей страны и намного повысит его роль в создании материально-технической базы коммунизма в СССР.

Этому во многом будет способствовать Северный морской путь, который усилиями партии и народа превратился в постоянно действующую водную коммуникацию. На этой огромной водной магистрали возникли морские и речные порты, обеспечивающие массовые перевозки грузов между северо-западными районами европейской части Советского Союза и

Дальним Востоком, а также связь с крупнейшими промышленными районами Сибири по внутренним водным путям. Мощный ледокольный флот с его атомоходами «Ленин», "Леонид Брежнев", «Сибирь» позволяет значительно удлинять сроки навигации на северных морях, увеличивать объем перевозок народнохозяйственных грузов, необходимых для дальнейшего освоения Арктики и промышленного развития северных областей Советского Союза.

С освоением Северного морского пути и созданием внутренних водных путей сообщения, соединивших моря европейской части Советского Союза, создались возможности для перевода военных кораблей с одного морского театра на другой. Так, накануне Великой Отечественной войны и в ходе ее советское командование неоднократно перебрасывало по Северному морскому пути корабли с Белого моря на Дальний Восток и обратно.

Арктический бассейн, несмотря на исключительно суровые климатические условия, вполне доступен для воздушных сообщений, и над ним проходит наиболее короткая воздушная трасса между СССР и США. Часть Северного Ледовитого океана пересекается воздушной трассой Москва — Гавана, соединяющей нашу страну с героической Кубой.

Первое боевое крещение Северный флот получил во время советско-финляндской войны 1939 — 1940 гг., спровоцированной реакционными кругами Финляндии и поддерживавшими их империалистами других стран. И хотя эта война была непродолжительной, североморцы приобрели определенный боевой опыт, особенно в совместных действиях с сухопутными войсками.

Суровым испытанием для Северного флота, как и для всех наших Вооруженных Сил, всего советского народа, явилась Великая Отечественная война. Североморцам пришлось решать самые разнообразные боевые задачи по содействию флангу Советской Армии, нарушению коммуникаций противника и защите своих морских сообщений. Вооруженная борьба охватила огромные пространства Белого, Баренцева, Карского морей, распространилась далеко на восток, достигнув пролива Вилькицкого. Боевые действия велись на воде, под водой, в воздухе и на побережье. В них участвовали надводные корабли, подводные лодки, авиация и береговые части.

Своими ударами на морских коммуникациях Северный флот систематически срывал воинские перевозки противника и вывоз им из Северной Норвегии никеля и железа. В результате промышленность фашистской Германии стала испытывать острую

нехватку этого важного стратегического сырья, а немецко-фашистские войска, действовавшие на мурманском направлении, зачастую лишались подкрепления, недополучали боеприпасы, продовольствие и другие виды снабжения.

Североморцы надежно осуществляли оборону побережья, своих внутренних и внешних коммуникаций.

Противоборствуя с крупными силами противника в крайне суровых климатических условиях театра, воины флота проявили массовый героизм, с честью выдержали труднейшее испытание войны и тем самым показали, что способны решать самые сложные задачи по защите морских рубежей нашей Родины.

В труднейший период 1941 — 1942 гг. воины Карельского фронта и моряки Северного флота сдержали натиск врага, а в последующем, накопив силы и вырвав инициативу из рук гитлеровцев, перешли в наступление, разгромили немецко-фашистские войска и изгнали их из советского Заполярья и северных районов Норвегии. Это явилось важным вкладом в дело победы советского народа в Великой Отечественной войне.

В решении боевых задач военным морякам большую помощь оказывали советские полярники, все население Крайнего Севера.

Решающим условием успешной боевой деятельности Северного флота явилось руководство Коммунистической партии, ее постоянная забота о североморцах, получавших все необходимое для ведения вооруженной борьбы в условиях сурового Заполярья.

В ознаменование 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне Северный флот за выдающиеся заслуги перед Родиной, массовый героизм, беззаветную стойкость и высокую боевую активность североморцев в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в числе других флотов удостоился ордена Красного Знамени.

Закончилась вторая мировая война, но международная обстановка по-прежнему была неспокойной. Империалисты развернули активную подготовку к агрессивной войне против Советского Союза и других социалистических стран. При этом особое внимание страны НАТО уделяют военным приготовлениям в зоне арктических морей.

В современных условиях роль и значение Краснознаменного Северного флота в общей системе обороны страны намного возросли. В результате военно-технической революции он вместе со всеми Вооруженными Силами претерпел коренные качественные изменения и стал океанским, ракетно-ядерным. Ныне он способен не только надежно защищать советские морские рубежи, но и наносить ответные сокрушительные удары

по любому агрессору, который попытается напасть на СССР и другие социалистические страны.

Военно-исторический очерк "Краснознаменный Северный флот" представляет собой третье, переработанное и дополненное издание. В нем учтены замечания и предложения читателей.

Авторы глубоко благодарны всем читателям, выразившим в печати и в письмах свои мнения и замечания по второму изданию книги. Особо признательны они адмиралам и офицерам политуправления и штаба Краснознаменного Северного флота, предоставившим необходимые материалы по послевоенному периоду истории Краснознаменного Северного флота и оказавшим помощь своими советами.

Введение, первая, вторая, четвертая и пятая главы написаны доктором исторических наук, профессором капитаном 1 ранга в отставке И. А. Козловым; третья, шестая и седьмая главы — заслуженным деятелем науки РСФСР, доктором военно-морских наук, профессором капитаном 1 ранга В. С. Шломиным. Хронология важнейших событий истории Краснознаменного Северного флота и другие приложения подготовлены этими авторами совместно. Восьмая глава написана с участием коллектива авторов-североморцев.

Глава первая. К студеному морю

Северные земли, в том числе и Мурман, издавна принадлежали восточным славянам. Они стали составной частью Древнерусского государства, возникшего в IX в.

Первые русские мореплаватели появились на побережье Белого и Баренцева морей, называвшихся тогда Студеным морем, в XI–XII вв.[1] Они были выходцами главным образом из Новгородской и Ростово-Суздальской земель. Освоение Великим Новгородом Севера К. Маркс считал прогрессивным делом. Новгородцы, писал он,

"сквозь дремучие леса проложили себе путь в Сибирь; неизмеримые пространства между Ладожским озером, Белым морем, Новой Землей и Онегой были ими несколько цивилизованы и обращены в христианство…".[2]

Движение новгородцев на Север началось из района Ладоги и велось в различных направлениях. Первые поселения славян возникли в середине XI в. в районе устья реки Двина и на западных берегах Онежской губы и Кандалакшского залива. Наиболее крупным из них были Холмогоры, возникшие на берегу Двины на месте древнего Чудского поселения. В начале XII в. в устье Двины был заложен Архангельский монастырь.

Вначале на Север для промысла пушнины, морского зверя и рыбы шли купцы и промышленники, которые проводили здесь по нескольку месяцев, а иногда и лет. Продвигались они преимущественно по рекам и озерам на плоскодонных судах. Там, где суда не могли пройти, их перетаскивали по суше волоком. Собрав большую добычу, купцы возвращались в Новгород, где продавали свои товары, а затем снова отправлялись на промысел.

Великий Новгород, выделившийся из состава Древнерусского государства, в XII в. представлял собой одну из крупнейших морских держав того времени. Имея небольшие, но прочные суда, новгородцы вели широкую морскую торговлю со многими Прибалтийскими странами, в том числе со Швецией и Данией.

Вслед за купцами и промышленниками на побережье Студеного моря шли боярские холопы, монахи и переселенцы-крестьяне. Оседая здесь на постоянное жительство, они объединялись в промысловые артели и занимались охотой на пушного зверя, рыболовством, звероловством и солеварением.

Первые русские поселенцы, обосновавшиеся на побережье Онежской губы и в районе устья Двины, были и первыми русскими мореплавателями на Севере. Вначале они совершали свои походы на небольших гребных и парусных судах вдоль

побережья и на близлежащие острова, а затем стали выходить в открытое море. В течение XII в. поморы полностью освоили Белое море и постепенно выходили за его пределы. Основной целью их дальних плаваний стал промысел морского зверя. Начав охоту за моржами на островах Онежской губы, зверобои по мере уменьшения этого ценного зверя на ближних островах продвигались все дальше на Север и в начале XIII в. достигли Терского берега (Кольский полуостров) и острова Моржовец, который стал основным местом промысла моржей.

Дальнейшие поиски лежбищ моржей привели русских мореходов к необходимости выйти в Северный Ледовитый океан. Кроме морского и пушного промыслов новгородцев влекло на Север стремление установить торговые связи со Скандинавскими странами.

На Кольский полуостров русские проникали из районов Онежской губы по двум направлениям: через Кандалакшский залив и горло Белого моря.[3] На мурманском побережье они создали несколько поселений. Наиболее крупными из них были Кола и Печенга. Норвежцы, посягавшие на эти земли, недружелюбно отнеслись к появлению здесь новгородцев. Длительная борьба завершилась в начале XIV в. подписанием договора о границе между Новгородом и Норвегией и о развитии мореплавания на Севере.[4]

В XIV в. русские совершили несколько походов в Северную Норвегию для установления торговых связей. Тогда они плавали и далеко на восток, вплоть до устий Печоры и Оби. Во время этих плаваний были открыты новые острова, полуострова и побережья, которые вошли в состав Новгородского государства.

Эти дальние морские походы, совершавшиеся в чрезвычайно трудных условиях, были возможны потому, что новгородцы имели прочные мореходные корабли. Русские поморы издавна славились искусством судостроения. Начали они с лодок, предназначенных для прибрежного плавания, а с развитием мореходства стали строить крупные морские суда.

Первыми судами, пригодными для плавания во льдах вблизи побережья, были лодки-осиновки, имевшие длину до 16 футов, ширину 3 фута и осадку около 1 фута.[5] Они могли перевозить несколько человек и более 300 кг груза.

Для походов в отдаленные районы строились "весновальные карбасы" длиной до 30 футов, шириной около 7 футов, осадкой до 4 футов. На них можно было перевозить до 3 т груза. Эти суда имели весла и парусное вооружение, состоявшее из одной мачты с прямым парусом.

Самые крупные суда русских поморов — заморские ладьи

имели длину около 3.0 м, ширину 7,5 м и осадку до 3 м. Парусное вооружение ладьи состояло из двух-трех мачт, на которых поднимались прямые паруса. Разновидностью поморской ладьи являлась кочмара или коч, имевшая меньшие размеры и грузоподъемность. Строились и другие типы судов.

Создание в XV в. Русского централизованного государства и присоединение к нему Новгорода с его обширными владениями послужило новым толчком в развитии мореплавания русских в северных морях. Значительно усилился приток сюда крестьян и ремесленников из Москвы, Вологды, Костромы, Галича и других земель. Они селились на побережье Северного Ледовитого океана и занимались зверобойным и рыбным промыслом, торговлей.

В течение XV–XVI вв. русские создали на Севере несколько новых городов, в том числе Архангельск — основной порт Русского государства на Севере, основанный в 1584 г..[6]

Вместе с крестьянами и ремесленниками в поисках новых угодий и богатых промыслов на Север шли монахи. В 1417 г. на побережье Двины возник Николо-Корельский монастырь, а в 1425 г. — Соловецкий; затем были основаны Кандалакшский (в устье реки Нива), Усть-Кольский (на реке Кола) и Печенгский.

Северные монастыри стали не только распространителями славянской культуры на осваиваемых землях, но и крупными центрами судостроения. Особенно это было характерно для Соловецкого и Печенгского монастырей. На их верфях строились морские ладьи грузоподъемностью до 20 т, которые по размерам, прочности, скорости хода, мореходным и маневренным качествам не уступали аналогичным парусным судам западноевропейских стран.

Все более расширялся район плавания русских на Севере. В XV в. они уже хорошо знали путь в Западную Европу вокруг Скандинавии. В 1496 г. этим путем Иван III отправил в Данию на четырех судах своего посланника Григория Истому. Обогнув Кольский полуостров и достигнув Нидороса (Тронхейм), русский посол и сопровождавшие его лица отправились по суше в Данию. В 1500 — 1501 гг. тем же путем достигли Дании русские послы Третьяк Долматов и Юрий Мануйлов Грек, а вслед за ними — известный московский дипломат и один из наиболее образованных русских людей Дмитрий Герасимов.

Позже вокруг Скандинавии в Белое море стали ходить датчане и англичане.

Не менее успешно развивалось мореплавание русских и в восточном направлении. В XVI в. поморы освоили побережье Северного Ледовитого океана между реками Обь и Лена и включили его в состав Московского государства. Суда поморов

совершали плавания ют устья Северной Двины до устья Лены, они регулярно ходили в богатый город Мангазея, на Новую Землю и Землю Грумант (Шпицберген).

Успешное продвижение по Северному Ледовитому океану на восток привело русских мореплавателей к мысли о возможности достигнуть Северным морским путем далекого Китая. Первым эту смелую мысль высказал Дмитрий Герасимов. Он говорил:

"Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к Северу… Море там имеет такое огромное протяжение, что по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какая-либо земля".[7]

Герасимов составил и первую карту Северного Ледовитого океана с указанием пути в Китай.

Как только этот дерзновенный проект стал известен за границей, многие мореплаватели западноевропейских стран устремились на Север, надеясь первыми пройти намеченным путем. Наибольшую активность в организации полярных экспедиций проявили Англия и Голландия. Они рассчитывали найти новые морские пути в Индию и Китай, чтобы избежать зависимости от испанцев и португальцев в торговле с богатыми восточными странами.

Первую экспедицию с целью поиска северо-восточного прохода организовали англичане под руководством Уиллоуби и Ченслера в 1553 г. В ее состав входили три судна. Два из них погибли в Баренцевом море, а третье под командованием Ченслера — проникло в Белое море и достигло устья Северной Двины. Результатом этой экспедиции явилось установление торговых связей и дипломатических отношений между Россией и Англией.

В 1556 г. английский предприниматель Барроу на корабле "Ищи наживы" организовал вторую экспедицию. Он смог дойти лишь до побережья Новой Земли. В 1580 г. на поиск северо-восточного прохода отправились английские мореплаватели Пит и Джекмен. Пройдя остров Вайгач, они встретили плавающий лед и, не отважившись идти дальше, повернули обратно.

В 1596 г. голландские моряки Баренц и Хемскерк, снарядив два судна в Амстердаме, с той же целью отправились на Север. Однако и эта экспедиция не увенчалась успехом. Баренцу и Хемскерку тоже не удалось пройти дальше Новой Земли.

Освоение наиболее трудного, восточного участка Северного морского пути начали русские мореплаватели из района устья Лены в 30-х годах XVII в. Бесстрашные мореходы И. Ребров, И. Перфирьев, И. Палухин, М. Стадухин и другие постепенно, шаг за

шагом, преодолевая невероятные трудности ледового плавания, продвигались все дальше и дальше на восток. В 1648 г. цели, к которой на протяжении многих столетий стремились смельчаки из многих стран, достиг Семен Дежнев. Выйдя из устья реки Колыма на шести судах, он первым в истории обогнул крайнюю восточную оконечность Азии и таким образом прошел из Северного Ледовитого океана в Тихий, установив, что Америка и Азия разделены проливом.

Богатства русского Севера по-прежнему притягивали к себе иностранцев. Не ограничиваясь выгодной торговлей с Московским государством, они стремились любыми путями прибрать к своим рукам его владения на побережье Ледовитого океана. Некоторые авантюристы даже вынашивали планы вторжения в русские земли через северные моря. Так, немец Генрих Штаден в 1578 — 1579 гг. предлагал высадить на побережье Баренцева и Белого морей 100-тысячную армию и предпринять наступление на Вологду и Москву. Этот авантюристический план нравился многим западноевропейским монархам, но выполнить его они не решились.

Стремление организовать вооруженное нападение на Русское государство с Севера не оставляло иностранцев и в последующем. Попытки вытеснить русских с Севера и лишить их единственного выхода к морю неоднократно предпринимали шведы.

В 1570 г. шведский 3-тысячный отряд совершил набег на Кемский посад. В следующем году группа шведских, немецких и голландских кораблей напала на Соловецкие острова. В 1590 г. шведские военные суда атаковали Колу. И каждый раз русские поморы, поддержанные войсками московского царя, давали решительный отпор захватчикам.

В 1612 г. английский капитан Чемберлен тоже разработал план завоевания русского Севера и представил его на рассмотрение английскому королю Якову I. Этот авантюрист предлагал послать английский флот в Белое море, высадить крупный десант в районе Архангельска и затем наступать на Москву. Чемберлен считал, что местное население поддержит англичан. Король одобрил план, но осуществить его не смог, так как надежды на помощь русских поморов в борьбе против московского царя не оправдались.

В XVII в. несколько попыток захватить поселения поморов предприняли датские военные корабли, но, встретив решительное сопротивление, ушли восвояси.

Постоянная угроза захвата северных земель западными странами заставила русских заняться укреплением обороны побережья Студеного моря. Строительство своеобразных

крепостей (острогов) на Севере началось в 70-е годы XVI в., во время Ливонской войны, которую Русское государство вело против коалиции Прибалтийских государств за выход в Балтийское море. Первые такие укрепления появились вблизи Соловецкого монастыря, который занимал важное стратегическое положение, прикрывая подходы к Онежской губе с моря. Построенный здесь острог был вооружен девятью пушками и имел гарнизон из 150 стрельцов и казаков.

В 80-х годах завершилось строительство Сумского острога, а также укреплений в районах Колы и Архангельска. Приморские остроги располагали судами для наблюдения в Белом море и охраны его побережья.

С возникновением угрозы вторжения иноземцев на поморское побережье Москва направляла на Север свои войска. Одновременно набирались ратники из местных жителей для усиления гарнизонов крепостей. Так, в 1587 г. для Сумского острога была набрана тысяча ратников.

В охране побережья Северного Ледовитого океана активное участие принимали и местные жители. Обнаружив приближение неприятельских судов, они предупреждали об опасности гарнизоны острогов и вместе с ними вступали в борьбу с захватчиками.

Строительство на Севере острогов, а также монастырей, создававшихся как укрепленные пункты, сыграло немалую роль в защите морских рубежей Русского государства. Однако полностью обеспечить решение этой задачи оно не могло. Для этого, нужен был военный флот. К созданию военной силы на Балтийском и Белом морях и приступил Иван Грозный. В 1570 г. в районе Вологды началось строительство кораблей. По свидетельству очевидцев, на Вологодских верфях находилось до 20 кораблей, отличавшихся хорошей отделкой. Корабли строились в большом секрете и по готовности должны были переправляться сначала на Белое, а затем на Балтийское море.

Создать постоянный военный флот на Белом море Ивану Грозному все же не удалось: в Русском государстве тогда еще не созрели для этого необходимые экономические условия. Задача была решена лишь в конце XVII и в начале XVIII в., в период царствования Петра I, когда Русское государство достаточно окрепло и превратилось в одну из сильнейших морских держав мира.

До завоевания выхода в Балтийское море и создания Санкт-Петербурга главным центром русского судостроения был Архангельск. Строительство коммерческих судов на Архангельской (Соломбальская) верфи началось в 1694 г., а

военных — несколько позже.[8]

С начала Северной войны (1700 г.), которую Россия вела против Швеции за выход в Балтийское море, и до 1715 г. на Соломбальской верфи было построено 19 линейных кораблей и фрегатов. По мере вступления в строй они переводились вокруг Скандинавии в Балтийское море.

С 1715 г. строительство кораблей широко развернулось в Санкт-Петербурге. Роль Соломбальской верфи в строительстве флота стала падать. Постепенно утрачивал свое значение и Архангельский порт. Центр торговли с заморскими странами также перемещался с Белого на Балтийское море.

В начале Северной войны, когда Россия еще не имела военного флота, шведы попытались нанести удар по Архангельскому порту. Рассчитывая осуществить это внезапно, они тайно подготовили в Готенбурге эскадру из семи кораблей и направили ее в Белое море.[9] Однако Петр I, предвидя возможность нападения шведов на Архангельск, в 1700 г. принял меры по усилению обороны порта с моря. Он распорядился установить при входе в Северную Двину несколько береговых батарей, создать укрепления, увеличить гарнизон города, развернуть наблюдательные посты и ввести строгий контроль за промысловыми иностранными судами, прибывавшими в Белое море.

Не подозревая об этих мерах, шведская эскадра под командованием вице-адмирала Шеблата под видом английских и голландских торговых судов ("якобы купецкие люди") 24 июня 1701 г. подошла к устью Северной Двины. В качестве лоцманов для проводки своих кораблей к Архангельскому порту шведы попытались использовать двух местных жителей — Ивана Рябова и Дмитрия Борисова, которых захватили на близлежащих островах. Но они жестоко просчитались, надеясь заставить русских людей изменить своей земле. Рябов и Борисов подвели два шведских корабля к русским береговым батареям и посадили их на мель. Воспользовавшись этим, батареи открыли огонь и потопили эти неприятельские суда. Шведы решили расстрелять русских патриотов. Однако Рябову удалось выброситься за борт и вплавь добраться до берега. Борисов же погиб, с честью выполнив свой долг перед Россией.

После потери двух кораблей вице-адмирал Шеблат отказался от атаки Архангельска. Разорив несколько прибрежных селений, эскадра покинула Белое море.

В 1702 г. шведы готовились вновь напасть на Архангельск, но, узнав о приготовлениях русских к отражению их атаки, отказались от своего намерения.[10]

После победоносного окончания Северной войны, в ходе которой Россия создала регулярный военный флот и превратилась в одну из сильнейших морских держав, русский народ еще активнее продолжал освоение северных морей. В течение XVIII в, было организовано несколько экспедиций, в которых участвовали военные моряки и ученые. Наиболее крупной из них была Великая Северная экспедиция, осуществленная с 1733 по 1743 г..[11] В ее подготовке и проведении большую роль сыграли Адмиралтейств-коллегия (морское министерство) и Российская Академия наук. Руководителем экспедиции, состоявшей из нескольких отрядов общей численностью около тысячи человек, был назначен капитан-командор В. И. Беринг, а его помощником — капитан А. И. Чириков. Отряды возглавлялись также наиболее опытными офицерами русского военного флота.

Участникам экспедиции предстояло произвести съемку побережья Северного Ледовитого океана от устья Печоры до пролива, связывающего северные моря с Тихим океаном, выяснить возможность плавания по Северному морскому пути из Атлантического океана в Тихий, разыскать путь в Японию, достичь северо-западного побережья Америки и исследовать Курильские острова.

Таким образом, Великая Северная экспедиция по числу участников, протяженности территории, подлежавшей изучению, и важности задач явилась поистине великой, не имевшей себе равных в истории.

Для съемки побережья Северного Ледовитого океана и выяснения возможности плавания на восток было создано пять отрядов, действиями которых руководила непосредственно Адмиралтейств-коллегия. Эти отряды вышли из Архангельска, Пустозерского острога, Туруханска, Якутска и Охотска. Возглавляли их офицеры С. В. Муравьев, М. С. Павлов, С. Г. Малыгин, Д. Л. бвцын, Ф. А. Минин, С. И. Челюскин, В. Селифонтов, В. М. Прончищев, братья Харитон и Дмитрий Лаптевы. Каждому отряду было определено конкретное задание.

Поиском пути в Америку и исследованием Курильских островов предстояло заняться отряду, возглавлявшемуся В. И. Берингом и А. И. Чириковым.

Десять лет бесстрашные мореплаватели и ученые шли к намеченным целям. Им приходилось преодолевать льды, а в отдельных местах тайгу и тундру. Многие из них не дожили до завершения экспедиции, отдав жизнь в борьбе с суровой природой. Но их товарищи довели дело до конца. Они произвели съемку и нанесли на карту северную и северо-восточную части

Азиатского материка, определили положение Японских островов, открыли северо-западные берега Америки и выяснили, что Азиатский и Северо-Американский материки разделены проливом,[12] который в честь руководителя экспедиции был назван Беринговым.

Все эти достижения русских моряков по праву относятся к числу великих географических открытий.

Огромный вклад в изучение северных морей внес великий русский ученый М. В. Ломоносов, которому принадлежат вещие слова:

Коломбы росские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток…

В 50-е годы XVIII в. Ломоносов, обобщив опыт плавания русских в Арктике, впервые в истории научно обосновал и доказал возможность прохода Северным морским путем из Атлантического океана в Тихий. В письме "О северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном" (1755 г.) он изложил мысли об освоении Арктики. Однако суждения русского ученого не сразу получили признание в стране. В 1763 г. Ломоносов направил президенту Адмиралтейств-коллегий "Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию", в котором обосновал свой проект освоения Северного морского пути. Ученый-патриот научно доказывал, что освоение этого пути усилит Русское государство, расширит его торговлю. Ломоносов призывал русских ученых и заинтересованные ведомства широко изучать Арктику.

"Могущество и обширность морей, Российскую империю окружающих, — писал он, — требуют такого рачения и знания. Между прочими Северный океан есть пространное поле, где… усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку".[13]

Настаивая на широком исследовании Северного морского пути, Ломоносов считал, что освоение его приведет к усилению не только экономической, но и военной мощи России на Тихом океане.

Великий ученый, доказывая возможность плавания в Арктическом бассейне, утверждал, что

"в отдалении от берегов сибирских на пять- и на семьсот верст Сибирский океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу…".[14]

Основываясь на этом, он ходатайствовал перед русским правительством об организации высокоширотной экспедиции. И

такая экспедиция во главе с В. Я. Чичаговым была организована в 1765 г. Ей предстояло из Архангельска идти сначала к западному берегу Шпицбергена и к Гренландии, затем на восток через центральную часть Арктического бассейна в общем направлении к Берингову проливу. Однако предпринятые Чичаговым в 1765–1766 гг. плавания по этому маршруту не увенчались успехом. Парусные суда, достигнув Гренландского моря, не смогли проникнуть в центральную часть Арктического бассейна: даже двойная обшивка корпусов не позволяла им бороться со льдами.

Тем не менее экспедиция Чичагова сыграла большую роль в развитии географической науки. После Великой Северной экспедиции она явилась значительным шагом в дальнейшем изучении Арктического бассейна. Участники ее установили наличие постоянного дрейфа льдов Северного Ледовитого океана с востока на запад, собрали ценные сведения о природе Гренландского моря, о погоде высоких широт и другие.

Развитие капитализма и появление паровых кораблей в России оказало большое влияние на дальнейший рост морской торговли и промысла в стране, на освоение русскими людьми Севера. Важную роль в изучении полярного бассейна в первой половине XIX в. сыграли экспедиции под руководством известных исследователей северных морей Ф. П. Литке и П. К. Пахтусова, которые дали подробное описание побережья Новой Земли.

В 1853 г. в результате обострения противоречив между Россией и западноевропейскими странами на Ближнем Востоке возникла Крымская война, продолжавшаяся до 1856 г. В этой войне против России выступили Турция, Англия, Франция и Сардиния. Главным театром военных действий было Черное море. Однако, стремясь распылить силы русских и ослабить их оборону на южном направлении, а также нарушить морские коммуникации России, англо-французский флот предпринял боевые действия и на других морских театрах, в том числе на Севере. Летом 1854 г. в Белое море вошла английская эскадра, намеревавшаяся уничтожить Архангельский порт. Когда корабли подошли к устью Северной Двины и приступили к промеру глубин, русские береговые батареи и канонерские лодки, сосредоточенные в устье реки, открыли по ним интенсивный огонь. Англичанам пришлось отказаться от своего замысла.

Через некоторое время английские и французские корабли предприняли несколько набегов на беззащитные поморские селения, расположенные на побережье Белого моря. Но и здесь им далеко не всегда сопутствовала удача. Так, при попытке атаковать Соловецкий монастырь два английских вооруженных парохода, попав под обстрел русской береговой батареи, поспешно

отступили.

Раздраженные неудачами в Белом море, англичане решили расправиться с мирными жителями Колы. Целый день их корабли обстреливали незащищенный мирный город и разрушили около 100 домов.

Оценивая варварские действия англо-французского флота на Севере в период Крымской войны, Энгельс писал:

"…осадная эскадра занялась жалкими атаками на русские и лопарские деревни и разрушением жалкого имущества нищих-рыбаков".[15]

Не располагая на Севере военными кораблями, русские и на этот раз не смогли дать должный отпор англо-французским интервентам. Необходимость дальнейшего укрепления обороны побережья Белого моря и Северного Ледовитого океана и создания на Севере сильного флота становилась все настоятельнее.

В конце XIX и начале XX в. с появлением паровых судов наступил новый этап в освоении Арктики. Более мощные и не зависимые от ветра корабли с железным корпусом позволяли проникать в недоступные ранее районы центральной части Арктического бассейна. Среди русских ученых и моряков, изучавших Северный Ледовитый океан на рубеже XIX–XX вв., особое место занимает выдающийся ученый-моряк С. О. Макаров. С его именем связано строительство первого в мире мощного ледокола «Ермак» и плавание судна в полярных широтах.

С. О. Макаров, оценивая значение полярных морей для Русского государства, писал: "Россия — здание, фасад которого обращен к Ледовитому океану".[16] Основываясь на предположении, что в восточной части Северного Ледовитого океана нет льдов ледникового происхождения, он доказывал возможность плавания там при наличии мощного ледокола специальной конструкции. Эту мысль Степан Осипович изложил в докладной записке на имя управляющего морским министерством в январе 1897 г. В записке указывалось, что при содействии ледоколов можно не только провести торговые суда в Арктике, но и достичь Северного полюса, к которому так давно стремится человечество.

"Содержание большого ледокола на Ледовитом океане, — писал Макаров, может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем".[17]

Недалекие царские чиновники, считая идею слишком сомнительной, отвергли предложение ученого построить ледокол на средства морского министерства. Но нашлись авторитетные

люди, по достоинству оценившие проект С. О. Макарова и горячо поддержавшие его. Среди них был великий русский ученый Д. И. Менделеев, который тоже живо интересовался изучением Арктического бассейна. По ходатайству Менделеева царское правительство отпустило средства на постройку ледокола.

В 1898 г. в Англии при активном участии С. О. Макарова был построен первый в мире мощный ледокол, названный в честь покорителя Сибири «Ермаком». На этом ледоколе русский ученый-моряк начал смелый штурм центральной части Арктики. Первый пробный поход адмирал совершил летом 1899 г. Ледокол достиг Шпицбергена, где встретил мощные ледяные поля. Он сделал несколько попыток пробиться через многолетний торосистый лед, но получил пробоину в носовой части и вынужден был идти в Англию, в Ньюкасл, чтобы стать на ремонт.

После ремонта «Ермак» вернулся в Кронштадт и в течение зимы проводил торговые суда через Финский залив. В 1901 г. адмирал Макаров вновь отправился в Арктику. На этот раз ученый намеревался проникнуть к северу от Новой Земли и одновременно исследовать западный берег острова. На подходах к Новой Земле «Ермак» вошел в сплошной лед и продвигался исключительно медленно. Его неоднократно затирало в торосистых льдах. Однако участникам похода удалось выполнить морскую и фотографическую съемку западных берегов Новой Земли. Затем ледокол дважды ходил к Земле Франца-Иосифа. Во время этих плаваний «Ермак» достиг северной широты, к которой ранее никто даже не приближался.

В ходе полярной экспедиции русские ученые под руководством С. О. Макарова собрали обширные сведения по ледоведению, провели глубоководные и магнитные исследования и составили карту Новой Земли. Но «Ермак» не смог пробиться сквозь мощные льды к северу от Новой Земли, в центральную часть Арктики. Две специальные комиссии от морского министерства решили, что ледокол вообще не пригоден для таких плаваний и его следует использовать для проводки торговых судов в Балтийском море.

Д. И. Менделеев, внимательно следивший за походами «Ермака» в Северном Ледовитом океане, не согласился с выводами царских сановников. Считая ледокол вполне пригодным для арктических исследований, он обратился к министру финансов с просьбой разрешить ему предпринять новую экспедицию в Арктику на «Ермаке».

"Завоевав себе научное имя, — писал он, — на старости лет я не страшусь его посрамить — пускаясь в страны Северного полюса… Не откажитесь еще раз испытать на «Ермаке» то, что

давно занимает ум пытливых людей всего света. Ведь мною руководит лишь надежда на конце жизни еще послужить на славу науки и на пользу России в таком предприятии, где приобретенный опыт в жизни и в науке найдет полное применение".[18]

Царский министр не поддержал просьбу ученого. Но как ни пытались чиновники опорочить замечательную идею адмирала С. О. Макарова о возможности достигнуть Северного полюса на ледоколе, сделать это им не удалось. Многие русские ученые и мореплаватели продолжали штурмовать Северный полюс. Особой самоотверженностью среди них отличался Г. Я. Седов. В 1912 г. он предложил проект экспедиции на Северный полюс. Несмотря на то что правительственные круги отнеслись к проекту резко отрицательно, Седов не отказался от осуществления своих дерзновенных замыслов. На личные средства, а также на деньги, собранные русскими патриотами, он приобрел зверобойное судно "Св. Фока", набрал команду из смельчаков, и в сентябре 1912 г. экспедиция направилась из Архангельска в Арктику.

План Седова заключался в том, чтобы, достигнув Земли Франца-Иосифа, оборудовать на ней базу, а затем приступить к штурму полюса. Преодолев большие трудности, встретившиеся в пути, экспедиция через год достигла Земли Франца-Иосифа. Оборудовав на одном из островов базу, Седов с двумя матросами отправился по льду к полюсу. Но цинга окончательно подорвала его силы, и 5 марта 1914 г. отважный исследователь скончался на руках своих товарищей.

С поиском экспедиции Г. Я. Седова связано первое применение в Арктике авиации. На борту парохода «Герта» в район Новой Земли был доставлен самолет «Фарман», экипаж которого состоял из летчика Я. Нагурского и механика Е. Кузнецова. Там самолет был собран и спущен на воду. В августе 1914 г. бесстрашные авиаторы поднялись в воздух.[19] Им не удалось найти судно "Св. Фока" и базу экспедиции. Но эти первые в истории полеты над Арктикой имели большое значение для организации в последующем воздушной разведки ледяных полей.

Одновременно с попытками проникнуть к Северному полюсу в России принимались меры к изучению возможности создания в Заполярье военно-морской базы и сквозного плавания судов по Северному морскому пути. С этой целью в 1894 г. на Север выезжала специальная правительственная комиссия, которая признала необходимым построить в Кольском заливе военный порт. Однако посланная позже военная комиссия после обследования Кольского залива не согласилась с этим выводом, сочла нецелесообразным строить военный порт на Севере.

К изучению этого вопроса вернулись вновь лишь после русско-японской войны, которая еще раз подтвердила важность для России освоения Северного морского пути.

В 1905 г. была произведена съемка мурманского побережья от Териберки до норвежской границы.

В сентябре 1906 г. отряд кораблей в составе эскадренных броненосцев «Слава», "Цесаревич" и крейсера «Богатырь» под командованием контр-адмирала И. Ф. Бострема совершил плавание из Балтийского моря вокруг Скандинавии на Север. Во время этого похода, предпринятого с целью изучения Северного морского театра и возможности создания здесь базы для русского флота, корабли посетили Екатерининскую гавань, Печенгскую бухту и Териберку.[20]

Летом 1907 г. поход на Север совершил крейсер «Алмаз» под командованием капитана 2 ранга А. Г. Бутакова. На борту крейсера находилась специальная комиссия, которая должна была определить наиболее подходящее место для строительства военно-морской базы. Крейсер посетил Екатерининскую гавань, Печенгу, бухты Рыбачьего полуострова, Архангельск и в начале сентября 1907 г. возвратился в Петербург.[21] Однако вопрос о создании- для русского флота базы на Севере и на этот раз не был решен.

Не лучше было положение и с освоением Северного морского пути. Оно продолжалось главным образом по инициативе энтузиастов, частных лиц.

Первую попытку сквозного плавания по Северному морскому пути с запада на восток предпринял лейтенант Г. Л. Брусилов на паровой шхуне "Св. Анна". В августе 1912 г. судно, вышедшее из Петербурга, обогнуло Скандинавский полуостров и прошло в Карское море. Следуя вдоль западного побережья полуострова Ямал, шхуна попала в сплошное ледяное поле. Ее затерло льдами и дрейфом вынесло в Полярный бассейн. Тяжелый ледяной дрейф "Св. Анны" продолжался около двух лет. В апреле 1914 г., когда судно находилось в 160 км к северу от Земли Франца-Иосифа, часть экипажа в составе 11 человек во главе со штурманом В. И. Альбановым с разрешения начальника экспедиции покинула шхуну и по дрейфующим льдам направилась к островам. Но только двум из них, штурману и матросу А. Э. Конраду, удалось добраться до берега. Остальные погибли, как и оставшиеся на шхуне.

Так трагически закончилась экспедиция лейтенанта Г. Л. Брусилова.

Вторую попытку пройти Северным морским путем на восток сделал в 1912 г. известный полярный исследователь геолог В. А.

Русанов на небольшом зверобойном судне «Геркулес» водоизмещением 65 т. Эта экспедиция также закончилась трагически. Во главе экипажа, состоявшего из 11 человек, Русанов вышел с Новой Земли в Карское море. Там судно и все участники экспедиции пропали без вести.

Обострение международных отношений перед первой мировой войной заставило царское правительство обратить внимание на изучение Северного морского пути. Для этой цели в Петербурге были построены ледокольные суда «Таймыр» и «Вайгач», которые в 1909 г. совершили переход вокруг Европы и Азии во Владивосток. На этих судах военные гидрографы в течение четырех лет совершили несколько успешных плаваний в восточную часть Арктики, которые завершились открытием в 1913 г. архипелага Северная Земля.

В 1914 г. по инициативе Главного гидрографического управления русского флота ледокольные суда «Таймыр» и «Вайгач» получили задание пройти Северным морским путем в Архангельск.[22] Руководителем экспедиции был назначен известный исследователь Арктики Б. А. Вилькицкий.

24 июня 1914 г. эти суда, команды которых были укомплектованы военными моряками, покинули Владивосток. Они прошли Сангарским проливом в Тихий океан, благополучно миновали Берингов пролив и вышли в Чукотское море. На подходе к острову Врангеля суда встретились с тяжелыми льдами, но сумели обойти их и Восточно-Сибирским морем направились дальше на запад. В начале сентября 1914 г. «Таймыр» и «Вайгач» подошли к полуострову Таймыр. Недалеко от мыса Челюскин их затерло льдами, и они были вынуждены остаться на зимовку в Арктике.

В июле 1915 г. началось движение льда. Суда получили возможность продолжить свое плавание на запад. 3 сентября они благополучно прибыли в Архангельск. Сквозной рейс был завершен. «Таймыр» и «Вайгач» впервые в истории мореплавания прошли за две навигации, с зимовкой в Арктике, весь Северный морской путь с востока на запад. Это был выдающийся подвиг русских военных моряков. Они внесли существенный вклад в изучение Арктического бассейна и освоение плавания по Северному морскому пути. Однако это явилось лишь началом очень важного и большого дела, получившего дальнейшее всестороннее развитие уже в советское время" Таким образом, более тысячелетия русские люди, бесстрашно и неустанно преодолевая огромные трудности, шаг за шагом продвигались на север, отвоевывая у суровой природы новые и новые земли на побережье Белого моря и Северного Ледовитого океана. Ничто не

могло остановить этих людей, которые ради науки и интересов родины готовы были пойти на любые жертвы. Многие из них погибли, но их труд и замечательный пример не пропали даром. Советские люди успешно продолжили и завершили славное дело покорителей Арктики, водрузив Государственный флаг Страны Советов на Северном полюсе, превратив Великий Северный морской путь в постоянно действующую магистраль.

Глава вторая. Флотилия Северного Ледовитого океана

Первая мировая война, вспыхнувшая 19 июля[23] 1914 г., явилась результатом обострения отношений между крупнейшими империалистическими державами, добивавшимися передела мира. Империалисты готовились к ней многие годы.

К ее началу образовались две враждебные коалиции: с одной стороны Союз центральных держав (Германия и Австро-Венгрия), а с другой — Антанта, объединявшая Англию, Францию и Россию. Но поскольку война в той или иной степени затрагивала интересы всех империалистических государств, в дальнейшем в ее орбиту были вовлечены США, Япония, Италия, Турция и другие страны. По своим масштабам и напряжению вооруженной борьбы она намного превзошла все предшествовавшие войны: охватила Европейский, Азиатский и Африканский континенты, Атлантический, Тихий, Индийский и Северный Ледовитый океаны, многие морские и речные театры. Воюющие государства поставили под ружье свыше 73 млн. человек, а состав их военных флотов превышал 3 тыс. кораблей. Впервые в истории в военных действиях участвовали подводные лодки и авиация.

Для снабжения многомиллионных армий и крупных военно-морских флотов воюющие государства мобилизовали все отрасли своей экономики и сырьевые ресурсы. Несмотря на это, вооруженные силы сторон на протяжении всей войны испытывали недостаток в оружии, боеприпасах, горючем, продовольствии. Особенно характерно это было для царской России с ее слабо развитой производственно-технической базой.

Чтобы хотя бы как-то удовлетворить потребности армии и флота, царскому правительству пришлось уже в самом начале войны заказать в Англии, США, Франции, Японии и других союзных и нейтральных странах 6 млн. винтовок, 20 тыс. пулеметов, 3200 самолетов, 20 тыс. автомобилей, свыше 25 тыс. мотоциклов,[24] 400 паровозов, 13 160 вагонов.[25] Кроме того, Россия ввозила каменный уголь, промышленное оборудование и другие товары, а сама экспортировала лес, хлеб, мясо, масло, пушнину, цветные металлы, различное сырье. Подавляющее большинство этих грузов могло быть перевезено только морем. Однако с началом войны наиболее удобные морские пути сообщения через Балтийское и Черное моря оказались прерванными. Выходы из Балтики контролировал германский флот, а из Черного моря — Турция, выступившая на стороне

Германии.

Из двух других морских театров — Дальневосточного и Северного наиболее удобным представлялся Северный с портом Архангельск. Из этого порта военные грузы, прибывающие из-за границы, могли быть доставлены на фронт или в центральные районы страны в три-четыре раза быстрее, чем из Владивостока. Поэтому было решено направлять основной поток грузов из Англии, Франции и США. через северные порты России. Однако опыт первых же морских перевозок показал, что Северный морской театр был совершенно неприспособлен для этого. Он не располагал ни хорошо оборудованными портами, ни достаточно надежными сухопутными коммуникациями для доставки прибывающих грузов в центральные районы страны и на фронт. Даже наиболее крупный порт Архангельск, соединявшийся с Вологдой узкоколейной железной дорогой, имел низкую пропускную способность. Поэтому правительство России вынуждено было принять срочные меры по расширению этого порта ж строительству новых портов и коммуникаций на Севере.

В первую очередь в Архангельске сооружаются новые пристани, склады и хранилища, углубляется гавань, увеличивается число кранов и буксирных пароходов. Одновременно с этим перешивается: железная дорога на участке Архангельск — Вологда с узкой колеи на широкую и углубляется водный путь по Северной Двине до Котласа включительно. Все это значительно увеличило пропускную способность порта.

В 1915 г. начинается сооружение Мурманского порта[26] в Кольском заливе, двух небольших портов в Кеми и Сороке, а также железной дороги, которая должна была соединить Мурманск с Петроградом.

Строительство дороги шло ускоренными темпами, как этого требовала обстановка. Работы велись одновременно со стороны Кольского залива и Петрозаводска круглосуточно. В ночное время для: освещения строительных площадок и прокладываемых путей использовались факелы. Русским рабочим и инженерам пришлось преодолеть большие трудности, проявить немало смекалки и находчивости, чтобы в кратчайший срок проложить через леса, болота, скалы, реки и озера самую северную в мире железную дорогу. И они: успешно справились с этой нелегкой задачей. В начале ноября 1916 г., менее чем за полтора года, прокладка железнодорожной магистрали от Петрозаводска до Мурманского порта в основном была завершена.[27]

Подвижной состав доставлялся в район строившейся железной дороги водным путем. Для перевозки паровозов использовался корпус старого броненосного корабля «Чародейка»,

а вагонов и платформ — баржи. Всего из Петрограда до Кондопожской и Большой губ Онежского озера было доставлено 20 паровозов, 52 крытых вагона, 490 платформ и 1800 тыс. пудов технических грузов.[28]

Если прокладка Мурманской железной дороги шла сравнительно успешно, то сооружение портов в Мурманске, Кеми и Сороке продвигалось медленно. Строительство одновременно нескольких объектов распыляло и без того незначительные силы и средства, вело к затягиванию работ. Поэтому Архангельск по-прежнему оставался основным портом на Севере, через который шли импортные грузы в течение всей войны. Но зимой этот порт замерзает. Поэтому царскому правительству пришлось срочно приобретать за границей ледоколы. Первые два таких судна, купленные в конце 1914 г. в Канаде, оказались недостаточно мощными, они не могли обеспечивать навигацию в течение всей зимы. В 1915 г. Россия купила еще три ледокола. Но из них лишь "Иван Сусанин" обладал достаточной мощностью и более или менее отвечал своему назначению.

После длительных переговоров в том же году удалось заказать несколько мощных ледоколов в Англии. Но строились они долго. "Козьма Минин" и "Князь Пожарский" прибыли на Север лишь в феврале 1917 г., а "Александр Невский" в 1922 г. В 1916 г. сюда пришел "Илья Муромец", ранее заказанный для Владивостокского порта.

Таким образом, царская Россия смогла сформировать ледокольный флот только к концу первой мировой войны, когда острая необходимость в нем практически отпала.

Наряду с созданием и оборудованием новых баз и портов на Севере во время войны продолжались работы по изучению Северного морского театра. На побережье Баренцева и Белого морей были развернуты дополнительные пункты наблюдения за морскими течениями, движением льдов и изменяемостью ледяного покрова. В 1915 г. группа морских офицеров под руководством известного русского гидрографа Н. Н. Матусевича тщательно обследовала побережье. В результате ее работ был открыт для плавания восточный фарватер в наиболее сложном районе горла Белого моря.[29]

В связи с увеличением морских перевозок на Севере все большую остроту для России приобретала транспортная проблема. Ее незначительный торговый флот явно не справлялся со своими задачами. Морское министерство пыталось решить эту проблему, приобретая пароходы за границей и мобилизуя транспортные суда внутри страны. Однако эти меры оказались недостаточными. Транспортный флот на Севере получил лишь

около 50 судов. Поэтому царское правительство, тратя огромные средства, стало фрахтовать много частных судов за границей. И все же нехватка морского транспорта для перевозки импортных грузов на Севере полностью не была устранена, она ощущалась в течение всей войны.

Наиболее интенсивным движение торговых судов было между портами Англии и Архангельском. Переход судов по северной трассе в среднем занимал около двух недель. В кампанию 1914 г. в Архангельск было доставлено 533 тыс. т различных грузов, а оттуда вывезено за границу свыше 1 млн. т, главным образом хлеба и других сельскохозяйственных продуктов. Суда следовали без охранения, в результате от действий германского флота в 1914 г. погибло три судна (одно английское и два русских).

В кампанию 1915 г. северные порты России приняли более 1200 тыс. т грузов, а из России через них было вывезено более 10 млн. пудов пшеницы, около 3 млн. пудов сливочного масла и около 5 млн. пудов льна и пеньки.[30] Но если раньше немцы, рассчитывавшие добиться своих целей в войне победой на суше, не обращали особого внимания на морские коммуникации союзников, то теперь развернули широкую подводную войну и выставили в некоторых районах минные заграждения. Так, германский вспомогательный крейсер «Метеор» скрытно поставил между Иоканьгой и островом Сосновец 285 мин банками по 27 — 30 в каждой.[31]

На немецких минных заграждениях 29 мая 1915 г. погиб английский пароход "Арндаль".[32] Вскоре подорвались и затонули еще несколько транспортов.

Появление минной опасности и резкое сокращение в связи с этим перевозок союзников заставили русское командование принять срочные меры для защиты судоходства на Севере.

Так впервые в истории перед царской Россией со всей настоятельностью встал вопрос о создании на Северном морском театре военного флота и об укреплении побережья Белого моря и Кольского залива.

До войны военных кораблей на Севере не было. Для охраны рыбных промыслов ежегодно приходило из Балтийского моря посыльное судно "Бакан".[33] С этого небольшого корабля водоизмещением 885 т, вооруженного четырьмя пушками (две 47-мм и две 37-мм), и начинается история военной флотилии Северного Ледовитого океана, созданной в первую мировую войну.

С объявлением войны командир «Бакана» капитан 2 ранга С. М. Поливанов возглавил оборону Архангельского порта с моря. По его инициативе для затруднения плавания кораблей

противника были выключены маяки и снято навигационное ограждение. Экипаж «Бакана» на подходах к Архангельску оборудовал три оборонительные позиции. На побережье горла Белого моря были развернуты наблюдательные посты, имевшие связь друг с другом и с «Баканом». Кроме того, готовилась позиция на острове Мудыог, где можно было установить при необходимости три 47-мм орудия, сняв их с посыльнего судна. На случай возникновения угрозы прорыва вражеских кораблей в Архангельск на каждой позиции находились для затопления баржи и трофейные суда. В 1915 г. на острове Мудьюг малокалиберные пушки заменили крупнокалиберными батареями, а на подходах к острову выставили в шахматном порядке 130 донных инженерных мин.[34] Осенью того же года были введены в строй три радиостанции (на мысах Канин Нос, Святой Нос и на острове Моржовец). Они обеспечивали надежную связь всей системы наблюдательных постов со штабом начальника охраны водного района Архангельского порта, созданного еще в конце 1914 г. На линии Канин Нос — Святой Нос корабли несли постоянный дозор.

В 1915 г. в связи со строительством незамерзающего Мурманского порта и прокладкой подводного телеграфного кабеля, соединившего порт с Англией, русское командование начало срочно создавать эффективную оборону Кольского залива, который к тому же стал местом базирования флотилии Северного Ледовитого океана. В течение 1915 — 1916 гг. на побережье залива создается до 10 наблюдательных постов, а на подходах к нему — два постоянных корабельных дозора (один на линии мыс Сеть-Наволок — остров Кильдин, второй — между островом Торос и мысом Летинский). В некоторых пунктах устанавливаются береговые батареи для прикрытия входа в глубину залива и поддержки корабельного дозора. В районах острова Седловатый и мыса Белокаменный были поставлены противолодочные сети, на входе в Екатерининскую гавань — кольчужный бон.

В начале 1916 г. был сформирован специальный отряд для обороны Кольского залива. В него вошли переоборудованные из торговых и промысловых судов вспомогательные крейсеры «Колгуев» и "Василий Великий", тральщик «Восток», гидрографическое судно "Харитон Лаптев", а также минный заградитель «Уссури», прибывший из Владивостока.

С появлением минной угрозы судоходству между Кольским заливом и Архангельском возникла необходимость создать промежуточную базу флота. Наиболее подходящим местом для нее была Иоканьгская бухта, занимающая выгодное положение на

подходах к горлу Белого моря. Имелось в виду, что здесь будут базироваться корабли, несущие дозор, и партия траления.

Разработанный русским командованием план строительства базы до окончания войны не был осуществлен, однако корабли флотилии, в частности тральщики, проводившие торговые суда в Белое море, иногда использовали Иоканьгскую бухту для стоянок.

В первые годы войны корабельный состав флотилии формировался в основном с учетом нужд торгового флота. Летом 1915 г., когда впервые на немецких минах подорвались торговые суда, русское командование срочно создало партию траления, которая базировалась на Архангельский порт. В качестве тральщиков исполь-., зовались рыболовецкие суда, переданные флотилии по мобилизации. В конце года состав партии увеличился до 27 судов. Однако только половина их имела тралы и могла использоваться по прямому назначению. Поэтому во второй половине 1915 г. англичане направили в Архангельск восемь тральщиков. Но при этом они больше заботились о защите своей торговли на Севере, чем об оказании помощи России.

Обстановка требовала быстрейшего усиления флотилии Северного Ледовитого океана, развертывания ее в широких масштабах. А морской генеральный штаб медлил с этим и только в начале-1916 г. разработал план строительства морских сил на Севере.

Создаваемую флотилию должны были составить отряд крейсеров и миноносцев, дивизия траления, отряд судов обороны Кольского залива, отряд судов охраны водного района Архангельского порта и суда службы связи. Базами флотилии намечались Архангельск, Иоканьга и Екатерининская гавань в Кольском заливе.

В плане впервые были четко сформулированы задачи флотилии. Они сводились к проводке торговых судов за тральщиками через; минные заграждения, прикрытию конвоев от ударов легких и вспомогательных крейсеров и подводных лодок противника и к защите своих портов и побережья.

Исходя из этих задач, а также системы базирования флотилии: и способов ее действий, морской генеральный штаб предложил разделить Северный морской театр на три операционные зоны.

Первая зона включала южную часть Баренцева моря и простиралась от норвежской границы до меридиана мыса Святой Нос… Во вторую входило горло Белого моря; граница ее с севера проходила по линии Святой Нос — Канин Нос, а с юга — по линии остров Сосковец — мыс Инцы. Остальная часть Белого моря вместе с Двинским, Кандалакшским и Онежским заливами

составляла, третью операционную зону флотилии.[35]

Хотя этот план морского генерального штаба далеко не учитывал потребности театра в корабельных силах, он в феврале 1916 г. был утвержден, и морское министерство приступило к развертыванию флотилии.

К этому времени на Севере уже находились два соединения кораблей партия траления и отряд охраны водного района Архангельского порта. Для комплектования корабельного состава флотилии было решено использовать в основном суда, находившиеся на Дальнем Востоке, а также русские корабли, захваченные японцами; во время русско-японской войны 1904 — 1905 гг. Первый опыт переброски судов с Дальнего Востока на Север в условиях войны уже был: в 1915 г. совершил длительный переход из Владивостока в Архангельск минный заградитель «Уссури»; Северным морским путем были проведены гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач».

В марте 1916 г. царское правительство приобрело у Японии" за 15 млн. рублей золотом бывшие русские эскадренные броненосцы «Полтава», "Пересвет" и крейсер «Варяг», которые были потоплены во время русско-японвкой войны 1904–1905 гг. и затем подняты со дна моря и отремонтированы японцами. Но они не представляли особой ценности: имели слабые корпуса, изношенные механизмы и устаревшее оружие.

Экипажи для этих кораблей были присланы с Балтийского и Черноморского флотов. Но подготовка их к переходу на Северный морской театр затянулась. Японцы недобросовестно отремонтировали корабли, и часть их пришлось ремонтировать заново. Поэтому «Чесма» (бывший "Полтава") и «Варяг» смогли покинуть Владивосток только в конце июня 1916 г., а «Пересвет» еще позже.

Этим кораблям предстояло в условиях военного времени преодолеть путь протяженностью свыше 15 тыс. миль. Необходимые меры по обеспечению безопасности перехода приняты не были. В результате «Пересвет» в декабре при выходе из Порт-Саида наскочил на поставленное германской подводной лодкой минное заграждение и погиб.

"Варяг" прибыл в Кольский залив в ноябре 1916 г., а «Чесма» — в январе 1917 г. При этом «Варяг» после длительного перехода нуждался в срочном ремонте. На Севере не было ремонтной базы, поэтому корабль направили в Англию. Летом 1917 г. в Заполярье прибыл русский крейсер «Аскольд», который до этого действовал вместе с флотом союзников на Средиземном море.

Из Владивостока на Северный морской театр переводились также миноносцы и вспомогательные суда. В первой половине

1916 г. переход на Север совершили миноносцы «Властный» и «Грозовой». В 1917 г. сюда пришли миноносцы "Капитан Юрасовский", «Бесшумный», "Лейтенант Сергеев" и «Бесстрашный».

Из подводных лодок на Северный морской театр первой была доставлена «Дельфин», построенная еще накануне русско-японской войны. Она явилась первенцем русского подводного флота. Ее перевезли из Владивостока в Архангельск по железной дороге. В 1916 г. из Петрограда сюда прибыли еще две малые подводные лодки. Четвертая — "Св. Георгий" — была куплена в Италии. В мае 1917 г. она вышла из Генуи и в сентябре прибыла в Архангельск, покрыв расстояние свыше 5 тыс. миль. Это был один из наиболее дальних переходов в истории русских подводных лодок, совершенный в военное время и при неблагоприятных метеорологических условиях. В Атлантическом океане лодку настиг сильный шторм, продолжавшийся несколько суток. Однако русские подводники во главе со своим бесстрашным командиром старшим лейтенантом И. И. Ризничем стойко преодолели все трудности и благополучно привели корабль в место назначения.

Несмотря на то что корабли, прибывшие с Дальнего Востока, значительно усилили флотилию Северного Ледовитого океана, их явно не хватало для успешного решения ею своих задач. Особенно остро ощущался недостаток в тральщиках и кораблях противолодочной обороны. И царское правительство принимает решение закупить военные суда за границей. Но это оказалось нелегким делом. Почти все корабли, которые могли вести боевые действия, уже давно были раскуплены воюющими странами. В течение 1916 г. Россия смогла приобрести в Англии, Франции, США, Норвегии, Голландии, Испании, Аргентине и других странах лишь несколько десятков небольших торговых судов. Большинство их после ремонта и установки вооружения использовалось в качестве тральщиков и сторожевых судов.

В июле 1916 г. официально, приказом по морскому ведомству было объявлено о сформировании флотилии Северного Ледовитого океана.[36] Первоначально ее подчинили вице-адмиралу А. П. Угрюмову, главнокомандующему городом Архангельск и районом Белого моря. В октябре того же года была введена должность командующего флотилией, совмещенная с должностью главнокомандующего, которую занял вице-адмирал Л. Ф. Коровин (Кербер).

В кампанию 1917 г. одновременно с дальнейшим пополнением флотилии новыми кораблями отрабатывалась организация корабельных сил. В начале года флотилия

насчитывала один линкор, два крейсера, шесть миноносцев, до сорока тральщиков, семнадцать посыльных судов (вспомогательных крейсеров), две подводные лодки и двенадцать ледоколов.[37] Основными ее соединениями были Мурманский отряд,[38] в который входили линейный корабль «Чесма», минный заградитель «Уссури» и несколько вооруженных пароходов, и сводный отряд, состоявший из крейсера «Аскольд» и нескольких посыльных судов.

Самым многочисленным соединением была дивизия траления, включавшая четыре отряда тральщиков. Миноносцы составляли отдельный дивизион, а большинство посыльных судов — дивизион судов особого назначения. Подводные лодки также были сведены в дивизион. Кроме того, во флотилию входили отряд охраны водного района Архангельского порта и отряд ледоколов.

Боевая деятельность русских кораблей на Северном морском театре началась с первого же дня войны. С ее объявлением посыльное судно «Бакан», находившееся в Баренцевом море, задержало несколько германских торговых судов, следовавших вдоль Мурманского побережья на запад, и привело их в Архангельск. После этого оно заступило в дозор на линии Святой Нос — Канин Нос. Вместе с «Баканом» дозорную службу несли вооруженные пароходы, а с 1915 г. и гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач».

В июне 1915 г., когда на театре возникла минная опасность, рыболовные траулеры «Север», "Восток", «Юг» и «Запад», приспособленные под тральщики, выполняли боевое траление в районе горла Белого моря. На первых порах в качестве тралов использовались обыкновенные тросы, с помощью которых вылавливались и уничтожались якорные мины. В дальнейшем эти корабли были вооружены настоящими тралами, присланными с Балтийского флота. Тральные работы продолжались до декабря 1915 г. За это время русские и английские тральщики уничтожили 218 мин.[39]

Осенью 1915 г. была введена новая организация проводки судов за тралами на участке между Иоканьгой и ветровом Сосновец. Суда, следовавшие в Архангельск, заходили в Иоканьгу. Там формировался караван из 15 — 17 судов, который до острова Сосновец следовал за тральщиками. От острова суда шли к Архангельску самостоятельно. Тральщики же направлялись обратно в Иоканьгу вместе с судами, следовавшими из Архангельска. Их переход в обоих направлениях занимал около трех суток. За два с половиной месяца они провели 198 судов. На этом участке потерь в судовом составе от мин не было.

Когда горло Белого моря замерзло, грузы, прибывавшие из-за границы, в районе Кольского залива перегружались на ледоколы «Канада», "Илья Муромец", «Садко», "Г. Седов", "Семен Дежнев", "А. Сибиряков" и обычные суда, приспособленные к плаванию во льдах. Ледоколы занимались не только непосредственной перевозкой грузов в Архангельск, но и проводкой туда транспортов. За время войны они провели в этот порт около 300 судов, а в обратном направлении — 350.

Летом 1916 г. в связи с транспортировкой значительного контингента русских войск во Францию и на Балканский театр военных действий перевозки на Севере в обоих направлениях несколько расширились. Царизм, получая от Антанты военную помощь, расплачивался не только хлебом и маслом, но и кровью русских солдат, сражавшихся далеко от России. Всего во Францию и на Салоникский фронт в 1916 г. через северные порты было отправлена свыше 42 тыс. солдат и офицеров.[40]

Для перевозки войск использовались главным образом французские и английские транспорты. Они выходили из Архангельска небольшими группами по 3 — 5 пароходов в каждой. От острова Мудыог до меридиана мыса Святой Нос их сопровождали русские тральщики, а далее они шли самостоятельно или под охраной посыльных судов флотилии Северного Ледовитого океана. По договоренности с союзниками французские военные корабли должны были встречать транспорты у мыса Нордкап и конвоировать их до портов назначения. Однако это соглашение не выполнялось. Французские корабли конвоировали транспорты только на подходах к своим портам Брест и Сен-Назер.

Всего летом 1916 г. на Севере было проведено 37 воинских транспортов. Все они благополучно прибыли к месту назначения.[41] Германское командование, стремясь парализовать северные морские сообщения России, летом 1916 г. направило сюда подводные лодки. Они произвели минные постановки у маяка Орловский (36 мин) и на участке между маяком Городецкий и Иоканьгской бухтой (две банки из 36 мин).[42] Это им удалось осуществить скрытно. О минных заграждениях стало известно лишь после того, как на них подорвались несколько пароходов и английский вспомогательный крейсер «Арланц».

Минная угроза заставила русское командование и английское адмиралтейство увеличить тральные силы на Севере. Была также улучшена дозорная служба. Больше стало дозорных кораблей. При входе в Белое море, на линии Святой Нос — Канин Нос протяженностью около 90 миль, постоянно вели наблюдение два английских вспомогательных крейсера и русские вооруженные

гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач». Кроме того, русские тральщики осуществляли наблюдение в горле Белого моря, а английские — к северо-западу от Иоканьги. Однако эти меры оказались недостаточными в борьбе с германскими подводными лодками.

В сентябре 1916 г. немецкое командование направило в Северный Ледовитый океан флотилию подводных лодок в составе «U-28», "U-43", «U-46», "U-48", «U-56» и "U-75".[43] Несколько позже на Север прибыли «U-195» и «U-196». Они развернули активные боевые действия против русского судоходства на участке между мысом Нордкап и Кольским заливом. Торговые суда здесь обычно ходили без охранения. Воспользовавшись этим, немецкие подводники в течение десяти дней торпедным и артиллерийским оружием потопили 14 транспортов.[44]

После гибели нескольких союзных судов англо-французское командование стало направлять в Архангельск вооруженные артиллерией транспорты, которые успешно вели противоборство с противником. Так, 19 сентября две немецкие подводные лодки севернее мыса Святой Нос обнаружили французский вооруженный пароход «Плато». Завязавшийся артиллерийский поединок продолжался с небольшими перерывами четыре часа. Германские лодки, не добившись успеха, вынуждены были выйти из боя и прекратить преследование судна.

В том же году по просьбе русского командования английское адмиралтейство для борьбы с немецкими подводными лодками прислало устаревший крейсер «Интерпид», три тральщика и три подводные лодки.[45] Тогда же в Кольском заливе устанавливается противолодочная сеть, увеличивается число наблюдательных постов, дополнительно сооружается несколько береговых батарей, усиливается дозорная служба. На западном и восточном берегах Белого моря были потушены все маяки. Наиболее эффективным способом защиты торгового судоходства от подводных лодок была система конвоев, нашедшая широкое применение с осени 1916 г. Конвоирование торговых судов осуществлялось от норвежской границы почти до самого Архангельска. До меридиана мыса Святой Нос и от острова Сосковец до Архангельска транспорты сопровождались русскими кораблями; в горле Белого моря, между меридианом мыса Святой Нос и параллелью острова Сосковец — английской партией траления.

Такая организация конвойной службы сохранялась на Севере почти до конца войны. В качестве эскортирующих кораблей использовались вспомогательные крейсеры, миноносцы, посыльные суда и тральщики.

Особенно успешно против германских подводных лодок действовали миноносцы «Властный» и «Грозовой». В любую погоду они выходили в море и возвращались в базу только для того, чтобы пополнить запасы топлива, глубинных бомб, снарядов и продовольствия.

24 сентября 1916 г. «Властный», которым командовал лейтенант С. А. Бутвиловский, и гидрографическое судно «Вайгач» вышли из базы на поиск немецких лодок, которые обычно подстерегали русские суда недалеко от входа в Кольский залив. Около 13 час. командир миноносца получил по радио сообщение с мыса Цып-Наволок об обнаружении двух подводных лодок. Корабль полным ходом направился в указанный район и в 14 час. 30 мин. заметил лодки на дистанции 50 каб. Они шли в надводном положении, для маскировки на них были подняты паруса. Когда дистанция до противника уменьшилась до 35 каб., «Властный» открыл огонь из двух 75-мм пушек. Немцы открыли ответный огонь из 105-мм орудий. В этом ожесточенном артиллерийском бою русские моряки проявили стойкость и высокое воинское мастерство. Комендоры «Властного» поразили одну из лодок. С загоревшимися парусами она погрузилась. Вслед за ней ушла под воду и вторая лодка.[46]

Крупного боевого успеха добился миноносец «Грозовой», которым командовал лейтенант М. М. Коренев.[47] Этот корабль 20 октября 1916 г. вместе с посыльным судном «Купава» и тральщиком «Т-13» вышел в район Вардё, чтобы конвоировать отсюда транспорты. Недалеко от острова Харно отряд кораблей встретил караван русских судов, шедший в охранении норвежского сторожевика и английского траулера. Около 12 час. 10 мин. с тральщика «Т-13» в 60 — 70 каб. заметили германскую подводную лодку. Командир «Грозового» приказал «Купаве» и тральщику прикрывать суда, а сам решил перехватить вражескую лодку. Сблизившись с ней на дистанцию 6 каб., миноносец открыл артиллерийский огонь, и с первого же залпа его снаряд угодил в кормовую часть лодки. После нескольких попаданий на лодке произошел взрыв. Она стала быстро погружаться с большим дифферентом на корму.[48] Как потом выяснилось, «Грозовой» потопил «U-56».

Активные действия германских подводных лодок на северных морских коммуникациях продолжались до глубокой осени 1916 г. В течение трех месяцев лодки торпедами и артиллерией потопили 25 торговых судов и одно захватили. На минах, поставленных ими, подорвались и затонули 4 парохода.

1 февраля 1917 г. немцы начали неограниченную подводную войну в Атлантике. В конце марта они распространили ее на

Северный морской театр. Первой жертвой германских подводных лодок весной 1917 г. на Севере стал русский транспорт «Ганслей», потопленный недалеко от острова Седловатый. Затем они уничтожили еще несколько судов. 28 и 29 марта «U-75» на подходах к Кольскому заливу выставила три минные банки.[49] Однако все они были обнаружены русскими тральщиками и вытралены.

В 1917 г. противолодочные силы флотилии Северного Ледовитого океана пополнились. С Дальнего Востока прибыли 4 миноносца. За границей были куплены 4 вооруженных судна. Из Англии прибыли 10 траулеров. Это дало возможность обеспечивать проводку транспортов на всем пути их следования.

За время войны по северным морским коммуникациям в обоих направлениях прошло 3580 транспортов, на которых было перевезено в Россию различных грузов 5 475 тыс. т и вывезено за границу 4463 тыс. т.

Немецкому флоту так и не удалось существенно нарушить судоходство союзников на Севере. Они потеряли на этом театре 61 транспорт (46 потопили германские подводные лодки, а 15 погибли на минах). Это составило лишь 1,6 процента общего количества судов, прошедших по северным морям в первую мировую войну. Большая заслуга в срыве планов противника принадлежит флотилии Северного Ледовитого океана, она в основном справилась со своими задачами.

Существенную помощь царской России в борьбе с минной опасностью и подводной угрозой на Севере оказала Англия. Однако она делала это прежде всего в своих интересах. Англичане были заинтересованы в активных действиях русской армии, отвлекавшей на себя крупные силы Германии, а также в вывозе из России леса, продовольствия и сырья. Пользуясь попустительством царского правительства, они вели себя на Севере как настоящие колонизаторы. К концу войны значительно укрепили свои позиции на русском Севере и американцы, которые также стремились подчинить Россию своему влиянию и воспользоваться ее богатствами.

Первая мировая война с особой убедительностью показала огромное значение для России Северного морского театра и необходимость создания здесь достаточно сильного военного флота. Стала также очевидной полная возможность использования в заполярных условиях для ведения боевых действий не только надводных кораблей, но и подводных лодок, а также всех видов оружия, в том числе минного.

Глава третья. За власть Советов

В результате Февральской революции 1917 г. власть в Мурманске и Архангельске захватила буржуазия. На кораблях и в частях флотилии Северного Ледовитого океана прочные позиции занимали офицеры.

Присланный с различных флотов личный состав не отличался сплоченностью и спаянностью. Обычно на Север направляли недисциплинированных и политически «неблагонадежных» матросов.[50] Но они не имели связей ни между собой, ни с местными большевиками. Пребывание за границей при приемке кораблей и переход с Дальнего Востока надолго отрывали матросов от страны. Сказывались также разбросанное базирование кораблей и судов флотилии в малообжитых пунктах Кольского залива и Иоканьги и слабая организованность рабочего класса Архангельска.

В составе флотилии больших кораблей было мало. К Февральской революции на Севере оставался один линкор «Чесма». Крейсер «Варяг» ушел на ремонт в Англию. Крейсер «Аскольд» прибыл (в Мурманск лишь в июне 1917 г. На небольших командах тральщиков, сторожевых кораблей, миноносцев лежала вся тяжесть дозорной и конвойной служб, тральных работ. К февралю 1917 г. на флотилии еще не были созданы большевистские организации. Не было их также ни в Мурманске, ни в Иоканьге.

Все эти обстоятельства тормозили рост политической сознательности матросов, способствовали временному укреплению реакционных сил. Революционный энтузиазм матросских масс флотилии еще не проявился в такой степени, как это было на Балтийском флоте.

Весть о свержении царя застала экипаж «Варяга» в море, по пути в Англию. Ее сообщил матросам радист Мартин Казеровский. До прихода в английский порт реакционные офицеры смогли сохранить на корабле старые порядки. Все оружие оказалось под их контролем. Они находили поддержку у некоторых унтер-офицеров. Среди матросов крейсера не было единства. Однако восторженная встреча «Варяга» рабочими Биркенфельда, их солидарность укрепили силы и уверенность революционных моряков корабля. Они открыто потребовали отмены царских законов, избрали судовой комитет. Свою поддержку революции матросы выразили 9 апреля 1917 г. на митинге, проведенном совместно с ливерпульскими рабочими. Усиление революционных настроений матросов корабля,

овеянного славой легендарного подвига, начало серьезно беспокоить английские власти. Договорившись с буржуазным Временным правительством России, британское адмиралтейство отказалось ремонтировать крейсер. Его экипаж был расформирован и отправлен в Россию и частично в США для укомплектования приобретенных там кораблей. Это был один из первых враждебных актов реакционных сил Англии по отношению к русской революции. Вывод крейсера из строя отвечал интересам Англии, которая во все времена стремилась ослабить морскую мощь России.[51]

В марте 1917 г. на флотилии Северного Ледовитого океана были созданы Центральный матросский комитет, Центральный комитет кондукторов и Центральный комитет офицеров.[52] Эти органы вскоре объединились в Центральный комитет флотилии Северного Ледовитого океана (Целедфлот). В Мурманске был образован Центральный комитет Мурманского укрепленного района (Центромур). Слабость местных организаций большевиков на Севере и отсутствие их на флотилии позволили меньшевикам и эсерам получить большинство во всех выборных органах.

Большевики настойчиво добивались усиления своего влияния среди матросских масс, вели напряженную борьбу с различными мелкобуржуазными партиями. Большую роль в развертывании революционного движения на флотилии сыграли решения Апрельской конференции РСДРП (б), принявшей ленинский план перерастания буржуазно-демократической революции в революцию социалистическую.

В Мурманске группу революционно настроенных матросов возглавил большевик Владимир Федорович Полухин. Матросы избрали его в Центромур, в Мурманский Совет, а затем и в Целедфлот. Полухин организовал кружок, в котором матросы-большевики и сочувствующие им изучали работы В. И. Ленина, читали «Правду», обсуждали текущие события на флотилии. По указанию Центрального Комитета партии редакция «Правды» с 8 мая 1917 г. ежедневно высылала в адрес Полухина два экземпляра газеты.

В Архангельске после февральских событий произошло объединение социал-демократов, но оно оказалось временным. Уже 1 июня 1917 г. большевики оформили самостоятельную организацию, развернувшую активную политическую деятельность среди масс. Большую работу в Архангельске вели Я. А. Тимме, М. С. Новов и другие товарищи, направленные партией еще в годы первой мировой войны для распространения нелегальной литературы, прибывавшей из-за границы. Под руководством большевиков матросы смогли влиять на некоторые

решения Целедфлота и командования флотилии. Так, в апреле 1917 г. по их настоянию была закрыта реакционная газета «Воин-гражданин», выступавшая с клеветническими нападками на революционный Петроград.

28 июня 1917 г. состоялось матросское собрание, на котором присутствовали 900 человек. Представители делегации кронштадтцев рассказали собравшимся правду о борьбе балтийских матросов. В заключение была принята резолюция, которая приветствовала большевиков и осуждала Архангельский Совет, препятствовавший их деятельности. Она заканчивалась словами: "Да здравствуют социал-демократы большевики!"[53]

После июльских событий революционные матросы флотилии в приветственных телеграммах петроградскому пролетариату, гарнизону и кронштадтским морякам выразили свою солидарность с ними.

О росте влияния ленинской партии на моряков флотилии накануне Октября свидетельствовали выборы нового состава Целедфлота. В него вошли многие большевики и сочувствовавшие им, в том числе матросы А. И. Вельможный, Г. К. Сывороткин, И. Ф. Рыбаков, С. С. Глазков, Н. А. Ралин, А. А. Малышев. Это показали и выборы делегатов от флотилии на II Всероссийский съезд Советов: из пяти делегатов четверо были большевиками.[54] К началу Великой Октябрьской революции значительная часть матросов флотилии шла за большевистской партией.

Моряки Севера радостно встретили известие о победе Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде. Первые декреты Советской власти о мире и о земле, подписанные В. И. Лениным, вызвали небывалый революционный подъем среди матросских масс.

Но буржуазия с помощью меньшевиков и эсеров, засевших в Советах, еще некоторое время удерживала власть в Архангельске и Мурманске. На кораблях и в частях продолжали командовать царские офицеры. Демагогией и обманом, клеветой на большевиков и питерских рабочих им удавалось склонить на свою сторону отсталых матросов.

Однако сведения о событиях в стране, победном шествии Советской власти, убедительные слова ленинских декретов все глубже проникали в сердца военных моряков Севера. Важную роль в революционизировании матросских масс сыграл I Всероссийский съезд военного флота в ноябре 1917 г., на котором присутствовали 28 делегатов от кораблей и частей флотилии.[55] Выступая от имени североморцев, В. Ф. Полухин заявил:

"Мы, представители Дальнего Севера, имеем наказ: вся власть Советам. Хотя мы и оторваны от всех морей, но идем, товарищи,

вместе с вами".[56]

Все делегаты флотилии Северного Ледовитого океана голосовали за резолюцию съезда о полной поддержке Советской власти.

В ней говорилось:

"Всей своей мощью военный флот будет верно и стойко поддерживать власть Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, эту единственную власть, давшую нам и землю и волю и смело идущую навстречу скорому миру".[57]

Выступивший на съезде Владимир Ильич Ленин рассказал о задачах Советского государства, подчеркнул роль флота в революции и призвал моряков отдать все свои силы укреплению союза рабочих и крестьян.[58]

Под влиянием решений съезда и задач, поставленных В. И. Лениным, 4 декабря 1917 г. в Мурманске собрался I Делегатский съезд флотилии. Съезд приветствовал образование Совета Народных Комиссаров и принял решение о передаче власти в крае Советам.

Несколько раньше, в ноябре, по инициативе большевиков Целедфлот взял управление флотилией в свои руки. Во все учреждения и части были назначены комиссары, без согласия которых не могли приниматься никакие решения.

Однако контрреволюция не дремала. Она сохраняла свои позиции в органах управления и накапливала силы. На Север потянулись наиболее реакционные офицеры. Росла активность иностранных представителей и агентов, усиливалось их прямое вмешательство в местные события. Они укрывали контрреволюционеров, снабжали их оружием. Деятельность империалистических агентов облегчалась тем, что в Архангельске, Мурманске и Иоканьге продолжали базироваться английские корабли, действовали консульства, а в Вологде обосновались посольства многих государств. Империалисты Антанты и США вынашивали планы вооруженной интервенции.

Первое открытое столкновение с контрреволюцией произошло в Архангельске из-за отправки продовольствия петроградским рабочим. В порту и городе хранились большие запасы зерна и муки, предназначенные для вывоза за границу, а трудящиеся Петрограда и других промышленных городов России страдали от голода. Военно-морской революционный комитет в Петрограде принял решение прекратить вывоз хлеба за границу и организовать доставку его в революционную столицу.

В 1918 г. большевики Архангельска с помощью матросов и рабочих неоднократно отправляли продовольствие (зерно, муку, сухари, рыбу) питерскому пролетариату. Попытки

контрреволюции саботажем и силой помешать этому получали решительный отпор. Борьбу за продовольствие возглавил представитель Наркомпрода замечательный организатор Павлин Федорович Виноградов. Выполнив ответственное задание партии, он остался работать в Архангельске. П. Ф. Виноградов пользовался у рабочих, матросов и солдат большим авторитетом и был избран товарищем (заместителем) председателя губисполкома.

Настоящая битва развернулась за различные военные материалы, которыми союзники царской России платили за кровь миллионов русских солдат, пролитую в интересах Антанты на фронтах первой мировой войны. На складах Архангельска находилось более 25 млн. пудов различных грузов, в том числе 13 млн. пудов военных материалов. Немало грузов размещалось также в Мурманске и Кеми. После Октября империалисты стремились захватить эти материалы, чтобы они не попали в распоряжение Республики Советов.

Советское правительство, чтобы воспрепятствовать этому, назначило чрезвычайную комиссию по разгрузке Архангельского порта во главе с С. Н. Сулимовым. В постановлении Совета Народных Комиссаров от 27 февраля 1918 г. говорилось:

"Предложить Целедфлоту и комиссии по разгрузке Архангельского порта войти в тесный контакт и совместно принять срочные меры к спасению грузов от гибели".[59]

В. И. Ленин постоянно следил за ходом работ. В июне 1918 г. Совнарком прислал в Архангельск правительственную комиссию во главе с испытанным большевиком М. С. Кедровым.

Несмотря на происки империалистических разведок, диверсии и саботаж контрреволюции, ценные грузы были спасены для народа. Вывезенные из Архангельска пушки, винтовки, боеприпасы, мотоциклы, военное снаряжение поступили на вооружение молодой Красной Армии. Железные дороги и заводы получили несколько миллионов пудов угля и кокса. В этом большую роль сыграли матросы флотилии и рабочие Архангельска, которые под руководством большевиков с честью выполнили ответственное поручение В. И. Ленина.

Постепенно укреплялись органы Советской власти края и выборные органы флотилии. В январе 1918 г. состоялся II Делегатский съезд флотилии, избравший новый состав ее Центрального комитета. Руководство Целедфлота стало большевистским: председателем был избран К. И. Пронский, заместителем — П. Г. Князев.

По требованию трудящихся и матросов в феврале 1918 г. состоялись новые выборы в Архангельский Совет, на которых

победу одержали также большевики. I губернский съезд Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов решительно поддержал Советскую власть. Революционные матросы приняли активное участие в установлении ее во многих уездах Архангельской губернии. С помощью моряков были разгромлены вспыхнувшие контрреволюционные мятежи. Власть трудящихся утвердилась во всей губернии. Началась национализация пароходных компаний и заводов, рабочие устанавливали контроль над предприятиями.

Более напряженная обстановка сложилась в Мурманске и Иоканьге. Здесь заметнее чувствовалась удаленность от центра, слабее оказались силы большевиков. В начале 1918 г. в Мурманске у них не было партийной организации. Реакция же непрерывно накапливала силы. Во главе Мурманского Совета находился ставленник Троцкого Юрьев. Командование Мурманского укрепленного района и отряда кораблей, базировавшегося в Кольском заливе, состояло из ярых монархистов. Эсеровским было руководство Центромура.

Чтобы укрепить свое положение, враги Советской власти расформировали некоторые революционные части и корабли. Под разными предлогами матросов списывали с кораблей. Так, в декабре 1917 г. на берег было отправлено большинство экипажа крейсера «Аскольд». В феврале 1918 г. из Мурманска отбыли 500 матросов. Были демобилизованы или переведены в другие места наиболее активные большевики — В. П. Павлов, П. Г. Князев, С. В. Сидоров, Д. Ф. Коновалов и другие. В то же время на корабли направлялись реакционные офицеры, гардемарины, матросы, находившиеся под влиянием мелкобуржуазных партий. Контрреволюционеры вошли в сговор с англичанами, подготавливая иностранную интервенцию. Эти действия явились результатом попустительства эсеров и меньшевиков из Центромура и Мурманского Совета.

В феврале 1918 г. молодая Республика Советов приступила к формированию регулярных частей Красной Армии и Красного Флота. Советское государство, подвергшееся нападению разбойничьего германского империализма, создавало вооруженные силы нового типа для защиты великих завоеваний социалистической революции.

В те дни началось заключение договоров с добровольцами и на флотилии Северного Ледовитого океана. Несмотря на то что Советское правительство объявило свое решение о демобилизации, большинство матросов Севера оставалось служить в Рабоче-Крестьянском Красном Флоте. В телеграмме Совету. Народных Комиссаров моряки кораблей, команд и

береговых батарей Мурманска выразили свою твердую решимость защищать Республику Советов.[60]

Боевое крещение красноармейские и военморовские отряды Севера получили в ожесточенных схватках с белофиннами, вероломно напавшими на северные районы страны в конце марта 1918 г. Благодаря совместным усилиям красноармейцев, военных моряков, рабочих и крестьян эта авантюра белофиннов потерпела крах — в районе Кеми они были разгромлены.

Однако новая опасность, более серьезная и грозная, уже сгущалась над советским Севером. Империалистические круги, готовившие открытую вооруженную интервенцию против молодой Советской республики, стремились расчленить территорию страны, превратить ее в свою колонию. Одним из первых объектов своей агрессии они избрали Северный край. Империалисты установили тесный контакт с предательскими элементами на Севере и искали лишь повод для выступления.

1 марта 1918 г. Мурманский Совет обратился в Совнарком с просьбой разъяснить, как относиться к предложениям находившихся в Мурманске иностранных миссий о помощи в связи с немецким наступлением и угрозой со стороны финской буржуазии. Не согласовав этот важный вопрос с Центральным Комитетом партии и правительством, Троцкий послал Мурманскому Совету предательскую телеграмму о принятии военной помощи англичан, французов и американцев. Это указание развязало руки местным предателям и изменникам. 2 марта они договорились с английскими и французскими представителями о совместных действиях. Это фактически означало их согласие на военную оккупацию Мурмана.[61]

6 марта 1918 г. в Мурманске с английского линейного корабля «Глори» высадился отряд морской пехоты в 170 человек.[62] На следующий день на Мурманском рейде появился английский крейсер «Кокрен», 18 марта французский крейсер "Адмирал Об", а 27 мая — американский крейсер «Олимпия». Так началась иностранная интервенция на Севере.

Советское правительство и лично В. И. Ленин неоднократно предупреждали Мурманский Совет об опасности его действий. Высадку иностранных войск Советское правительство расценило как враждебный акт. Оно потребовало от Мурманского Совета принять энергичные меры против интервентов, добиться удаления войск с полуострова. Решительные протесты с требованием отвести вооруженные силы с Севера были направлены представителям Англии и Франции.

Однако интервенты и предатели перешли к активным враждебным действиям. Юрьев открыто порвал с Советской

властью, протащив 30 июня решение о разрыве отношений с Москвой. Интервенты начали расправу над революционно настроенными матросами и рабочими. Они разоружили крейсер «Аскольд», команда которого выступила против предательства Юрьева, ввели военно-полевые суды, 12 июля был разогнан Центромур. Войска интервентов, продвигаясь на юг, в июле заняли всю северную часть Мурманской железной дороги до станции Сорока, захватили Онегу. Оккупация населенных пунктов и железнодорожных станций сопровождалась арестами и расстрелами советских и партийных работников.

В конце июля интервенты начали готовиться к захвату Архангельска. Чтобы отвлечь внимание революционных сил, враги Советской власти 21 июля организовали в Шенкурске мятеж, на подавление которого отправился отряд моряков и красноармейцев под командованием П. Ф. Виноградова. Это ослабило оборону Архангельска. 25 июля из Вологды в Архангельск переехал дипломатический корпус. Иностранные дипломаты нагло предложили Архангельскому губисполкому не подчиняться Советской власти.

1 августа эскадра интервентов из 17 вымпелов появилась у острова Мудьюг на подступах к Архангельску. На кораблях находилось несколько тысяч английских, американских и французских солдат и офицеров.

На острове имелись две береговые батареи (8 орудий), прикрывавшие основной фарватер к городу. При появлении иностранных кораблей командный состав, укомплектованный бывшими царскими офицерами, предательски бежал. На батареях не хватало орудийной прислуги: всего в расчетах насчитывалось 35 матросов. Во главе их стали большевики — член губисполкома Кукин и председатель выборного комитета батарей М. Е. Лысов. Преданные революции и Советской власти, матросы гневно отвергли ультиматум врага и вступили в неравный бой. Противник обрушил на смельчаков шестидюймовые снаряды крейсера и бомбы с гидропланов. Но это не сломило артиллеристов. Тогда под прикрытием огня интервенты высадили на остров десант в 150 человек, вооруженный бомбометами и пулеметами.

Батарейцы, не прекращая артиллерийского огня, выделили из своего состава для контратаки 15 моряков. Эту группу возглавил бывший старшина с броненосца «Пересвет» Матвей Омельченко.

Более двух часов продолжался неравный бой. Артиллеристы задержали интервентов, но большего сделать были не в силах. Предатели, находившиеся в руководстве флотилии, не послали из Архангельска на помощь им корабли. Батарейцам пришлось

взорвать погреба, снять с орудий замки и отступить. Отход прикрывали бывшие матросы с броненосца «Пересвет» во главе с М. Е. Лысовым. Враг устремился к Архангельску, где контрреволюция подняла мятеж.

Наиболее упорные бои разгорелись в портовой части города и у здания, где размещались штаб флотилии и совет комиссаров. Несмотря на численное превосходство врага, моряки, преданные революции, сражались мужественно. Им на помощь из Соломбалы на буксире «Обь» был направлен отряд во главе с помощником главного комиссара флотилии К. И. Пронским.

Героически сражался экипаж тральщика «Т-15» под командованием военмора К. А. Кальнина. Этому кораблю было приказано вывести из военного порта в Соломбале баржи с имуществом. Закрепившиеся в районе судоремонтного завода белогвардейцы стали обстреливать тральщик из пулеметов и двух орудий. Но точнее стреляли комендоры «Т-15». Они подавили огневые точки врага и вызвали панику среди мятежников.

Вскоре тральщику пришлось вступить в схватку с двумя кораблями, захваченными белогвардейцами. На помощь ему подоспело посыльное судно «Гориславa». Но бой был неравным. Тральщик и судно обстреливались вражескими кораблями и артиллерией с берега. Был тяжело ранен командир «Т-15», пали смертью храбрых несколько матросов. В результате прямых попаданий снарядов тральщик затонул, не спустив перед врагом гордо реявшего флага революции.

Упорное сопротивление красноармейцев, рабочих и матросов позволило эвакуировать советские учреждения, а также увести вверх по Северной Двине 50 пароходов и буксиров.

2 августа интервенты с помощью контрреволюционных сил, поднявших мятеж в городе, захватили Архангельск. Сформированное в подполье белогвардейское правительство сразу же объявило себя верховным управлением Северного края. Но фактическими хозяевами, как и в других оккупированных районах, были интервенты. Они установили на захваченной территории колониальный режим. Грабежи, террор, насилие, расстрелы и тюрьмы — вот что принесли трудящимся массам империалисты. Во всем Северном крае интервенты объявили военное положение, ввели военно-полевые суды. Функции карателей выполняли американские войска. В тюрьмы Архангельска, Мурманска, Печенги, Иоканьги были заточены свыше 50 тыс. советских граждан из 400 тыс. населения края. Интервенты и белогвардейцы расстреляли многих активных борцов за Советскую власть. Только через архангельскую губернскую тюрьму прошло 38 тыс. арестованных, из них 8 тыс.

были расстреляны, 1020 умерли от голода, холода и эпидемий.

В тюрьму был превращен разоруженный и разграбленный англичанами линкор «Чесма». Здесь заключенные находились под усиленной охраной английской морской пехоты. Многим морякам флотилии пришлось испытать ужасы тюремных застенков. Интервенты замучили секретаря Целедфлота Н. А. Ралина, матросов А. Мальцева, А. Ф. Ефремова, расстреляли комиссара Павла Попеля, группу моряков с ледокола "Микула Селянинович", председателя судового комитета «Святогора» А. А. Терехина, командира ледокола Н. А. Дрейера и многих других.

Сразу после вторжения интервенты начали осуществлять свои грабительские планы, стремясь захватить как можно больше богатств северной России. По приблизительным подсчетам, за время оккупации они вывезли 2 686 тыс. пудов разных грузов[63] на общую сумму свыше 950 млн. рублей золотом. Добычей интервентов стал весь военный, торговый и промысловый флот Севера. В их руках оказались все порты, железные дороги с подвижным составом.

Центральный Комитет партии и Советское правительство, сознавая серьезную опасность иностранной интервенции на Севере, принимали необходимые меры.

"Этот фронт… был особенно опасным, потому что неприятель находился там в наиболее выгодных условиях, имея морскую дорогу…"[64]

— отмечал В. И. Ленин. Однако из-за того что Красная Армия вела борьбу на Восточном фронте и еще не имела резервов, советское командование не смогло к началу интервенции на Севере развернуть здесь военные силы, способные противостоять иностранным войскам. Когда же такая возможность появилась, В. И. Ленин дал конкретные указания по организации обороны советского Севера. 8 августа 1918 г. он дал распоряжение Высшему военному совету немедленно направить на Север новые воинские соединения, артиллерию, авиацию, инженерные части, укрепить фронт командным и политическим составом.[65] В телеграмме М. С. Кедрову 12 августа Владимир Ильич требовал

"связаться с Котласом, послать туда летчиков немедленно и организовать защиту Котласа во что бы то ни стало".[66]

По указанию вождя из Москвы ж Петрограда на Север срочно направлялись подкрепления, артиллерия, необходимое снаряжение. Большую работу по мобилизации внутренних сил и резервов провели партийные организации северных губерний. Большая часть Архангельской партийной организации ушла на фронт и в партизанские отряды. Вологодская парторганизация послала на фронт 2 тыс. коммунистов.

14 марта 1918 г. директивой Совнаркома из нескольких отрядов был создан Северо-Восточный участок завесы. В дальнейшем борьбу с интервентами и белогвардейцами вела здесь 6-я армия, командование которой подчинялось непосредственно Реввоенсовету Республики и главкому. Первоначально во главе отрядов советских войск находился М. С. Кедров. В сентябре командующим 6-й армией был назначен В. М. Гиттис, а с 8 декабря 1918 г. — А. А. Самойло. В сентябре 1918 г. 6-я армия оборонялась на фронте болей 1000 км, от Печоры до Петрозаводска. Она насчитывала всего 9879 штыков, 178 пулеметов и 56 орудий. Поэтому силы армии концентрировались в основном на наиболее важных направлениях — вдоль железной дороги Архангельск — Вологда, по берегам Северной Двины, в районе Петрозаводска.

В июне — августе 1918 г. на Северный фронт из Москвы был отправлен 1-й морской береговой отряд Наркомата по морским делам, из Петрограда — команды комендоров, минеров и радистов, 2-й экспедиционный отряд балтийских моряков (600 человек), а несколько позже — три гидросамолета.[67]

В обороне Советской республики В. И. Ленин важное значение придавал также речным и озерным флотилиям. В июле 1918 г. в беседе с руководителями Архангельского губисполкома Владимир Ильич указал, что есть особая необходимость в создании сильной флотилии на Севере.[68] Эта настоятельная необходимость объяснялась слабым развитием дорожной сети в этом районе. Северная Двина должна была стать важным операционным направлением в обороне и в наступлении.

Организатором Северо-Двинской речной флотилии стал П. Ф. Виноградов. В своей деятельности он опирался на большевиков — моряков бывшей флотилии Северного Ледовитого океана. Костяк экипажей формируемых кораблей составили команды ледоколов «Святогор» и "Микула Селянинович", артиллеристы батарей с острова Мудьюг, архангельский коммунистический отряд и моряки, отошедшие с боями из Архангельска. Корабли укомплектовывались также эвакуировавшимися из Архангельска речниками, портовиками и красноармейцами.

В исключительно короткие сроки моряками в Котласе и Великом Устюге пароходы и буксиры переоборудовались в канонерские лодки, сторожевые корабли и катера, плавучие батареи. На их палубах устанавливались артиллерия и пулеметы, жизненно важные места бронировались или прикрывались мешками с песком. Полевые шестидюймовые орудия устанавливались на специально изготовленные плоты: в условиях бездорожья эта мера облегчала маневр артиллерией.

Во главе флотилии был поставлен бывший помощник главного комиссара флотилии Северного Ледовитого океана К. И. Пронский, прекрасно зарекомендовавший себя в боях с интервентами в Архангельске. П. Ф. Виноградов принял общее командование сухопутными частями и речной флотилией на северодвинском участке фронта.

6 и 7 августа 1918 г. первые воинские части и суда флотилии вышли на позиции в район Березника. 11 августа пароходы «Мурман», "Могучий" и «Любимец» под командованием Виноградова атаковали встретившийся вражеский корабль. Под меткими выстрелами советских моряков военное судно выбросилось на мель. Спустившись к Березнику, вооруженные пароходы внезапно атаковали пять кораблей противника. Более двух часов продолжался ожесточенный бой. Экипажи пароходов проявили исключительную выдержку, дисциплинированность и героизм. Неприятельские суда получили серьезные повреждения.

Моряки флотилии своими активными действиями остановили наступление интервентов и белогвардейцев на котласском направлении. Советское командование выиграло время для получения подкреплений, завершения формирования флотилии и организации обороны. В донесении о бое под Березником П. Ф. Виноградов подчеркивал его большое психологическое значение в боевом становлении моряков флотилии — укрепилась их уверенность в своих силах, в победе над врагом.[69] В. И. Ленин назвал этот бой крупной победой над англичанами и белогвардейцами.[70]

В течение августа части Красной Армии на северодвинском направлении получили подкрепления: отряд латышских стрелков, отряд коммунистов, 1-й Вологодский полк и 4-й экспедиционный отряд моряков Балтийского флота. Закончилось формирование флотилии (она насчитывала теперь 8 вооруженных пароходов). Из военных моряков была сформирована десантная рота. Значительно повысилась мощь артиллерии сухопутных частей и кораблей. На некоторых военных судах 37-мм орудия были заменены 76-мм пушками. Балтийцы привезли с собой несколько морских 120-мм орудий, которые составили две плавучие батареи, ставшие настоящей грозой для интервентов.

Во второй половине августа бои на фронте шли с переменным успехом. Корабли флотилии неоднократно вступали в схватки с противником. С получением подкрепления Виноградов подготовил наступление с целью овладения устьем реки Вага. Удерживая устье этого притока Северной Двины, враг мог выйти в тыл частям Красной Армии, оборонявшимся вдоль железной дороги Вологда — Архангельск.

24 августа советские части при поддержке кораблей флотилии предприняли наступление вдоль Северной Двины. По левому берегу реки наступали отряд балтийских моряков и Вологодский полк под общим командованием Виноградова. В течение нескольких дней, преодолевая упорное сопротивление противника, они продвинулись на 80 км и овладели рядом населенных пунктов, а 8 сентября достигли правого берега реки Вага. Виноградов пытался с ходу форсировать реку и овладеть укрепленным пунктом Березник. Однако добиться этого не удалось — противник оказал сильное противодействие. Флотилия понесла тяжелую утрату: в бою на Ваге пал смертью храбрых П. Ф. Виноградов.

В те дни особенно отличился отряд балтийцев. 11 моряков отряда были удостоены высшей боевой награды — ордена Красного Знамени.

В середине сентября интервенты, получив подкрепления, начали новое наступление на Северной Двине. В это время некоторые корабли флотилии находились в Котласе на ремонте и перевооружении. Под натиском превосходящих сил противника, поддержанных кораблями и авиацией, части Красной Армии вынуждены были отступить от реки Вага к деревне Нижняя Тойма. В этих боях северодвинцы успешно применили против военных судов врага мины. Минные заграждения, выставленные у деревень Тулгас, Троица, Борисовская,[71] позволили задержать продвижение кораблей интервентов. Это снизило темпы наступления вражеских войск, и части Красной Армии получили возможность организовать оборону на новом рубеже.

Противник был уверен, что советские части после напряженных оборонительных боев не смогут начать активные действия, и перед ледоставом увел свою флотилию в базу. Этим воспользовалось советское командование. В ночь на 25 сентября канонерские лодки "Павлин Виноградов" и «Какстон» внезапно обстреляли позиции неприятельских войск. Затем перешли в наступление части Красной Армии. Интервенты и белогвардейцы стали поспешно отступать. Отброшенные на десятки километров, они смогли закрепиться лишь в районе Кургоменьского погоста и на реке Тулгас.

Это наступление войск Красной Армии на северодвинском направлении изменило обстановку на всем Северном фронте. Опасаясь обхода, противник отошел на шенкурском направлении и прекратил атаки вдоль железной дороги Вологда — Архангельск.

Ледостав в том году наступил поздно, и боевые действия флотилии продолжались до 14 ноября. Ее корабли в этот период

потопили плавучую батарею противника со 130-мм морскими орудиями и сбили два самолета. За мужество и умелые действия К. И. Пронский и другие моряки флотилии были награждены орденом Красного Знамени.

В январе 1919 г. части Красной Армии разгромили группировку американских и белогвардейских войск и овладели городом Шенкурск — важным опорным пунктом и основной базой интервентов. В боях за Шенкурск наиболее успешно действовал экспедиционный отряд балтийцев.

Всю зиму стороны усиленно готовились к решительным действиям.

Предпринимая новый поход против Республики Советов, империалисты намечали нанести удар с Севера по двум направлениям: через Котлас — на соединение с Колчаком и через Петрозаводск на Петроград — на соединение с Юденичем. Они считали, что в результате удара через Котлас появится возможность снабжать колчаковскую армию по кратчайшему пути — через Архангельск. Интервенты были так уверены в успехе, что заранее подготовили порт для приема грузов из Англии и США для Колчака.

К весне 1919 г. на Север прибыли подкрепления английских и американских войск. Англичане усилили свою речную флотилию на Северной Двине канонерской лодкой «Хамбер» и мониторами «М-31» и «М-33», имевшими на вооружении 152-мм артиллерию. В Березнике был оборудован аэродром на 40 самолетов. Всего на Севере интервенты имели свыше 56 тыс. солдат и офицеров (включая экипажи кораблей).[72] В результате насильственной мобилизации, проведенной среди населения, увеличились и белогвардейские войска. Их сначала возглавлял генерал Марушевский, а затем генерал Миллер. Флотилия белогвардейцев состояла из канонерской лодки и двенадцати катеров.

Положение Советской республики весной 1919 г. оставалось тяжелым. Ее основные усилия были направлены на борьбу с армиями Колчака. Немалую угрозу представляли также войска Деникина, Юденича, белополяков. И все же Коммунистическая партия и Советское правительство находили возможности для пополнения сил Северного фронта. Сюда направлялись новые части и вооружение. Если к началу кампании в составе Северо-Двинской флотилии насчитывалось 6 канонерских лодок (две со 100-мм, остальные с 76-мм пушками), 4 плавучие батареи (со 120-мм и 152-мм орудиями), несколько кораблей специального и вспомогательного назначения, то к сентябрю она уже имела 9 канонерских лодок, 5 плавучих батарей, 11 тральщиков, 5

сторожевых судов и 43 других корабля различного назначения. Кронштадт присылал орудия, мины, боеприпасы и различное оборудование. Хуже обстояло дело с кадрами: не хватало командного состава и специалистов, матросов и старшин. Пришлось отзывать моряков из сухопутных частей, мобилизовать речников, организовать обучение красноармейцев морским специальностям.

Командующим флотилией назначается бывший мичман В. Н. Варваци. В марте создается политотдел флотилии во главе с коммунистом Э. И. Батисом, вступившим в ряды социал-демократов Латвии еще в 1913 г. Значительно укрепляется звено военных комиссаров. На корабли военкомами назначаются М. Г. Степанов, награжденный орденом Красного Знамени, И. С. Занкин, М. А. Доминиковский, В. А. Шустов и другие опытные партийные работники.

Зимой на кораблях началось создание партийных организаций. В период напряженных боев 1919 г. усилился приток военных моряков в большевистскую партию. Быстрое увеличение рядов парторганизаций свидетельствовало о неуклонном росте влияния партии на широкие массы трудящихся, о повышении ее авторитета как руководящей и организующей силы. За год, с февраля 1919 г. по февраль 1920 г., число коммунистов на флотилии возросло более чем в 10 раз (с 51 до 554 человек). Только за май и июнь 1919 г. возникло 40 партийных ячеек. Фронтовая газета "Наша война" 20 мая 1919 г., приветствуя создание партийных ячеек, писала:

"Пусть благие их начинания найдут живейший отклик в сердцах, не входящих в эти организации. На долю Северо-Двинской флотилии… выпадает большая забота — скорее выгнать заморских пришельцев с Северной Двины и Архангельска.

Итак, в добрый путь, товарищи коммунисты. Продолжайте начатую вами работу на страх капитализму, на радость и победу социализма".

Политотдел, военкомы и партийные ячейки проводили большую политико-массовую работу среди моряков. Они организовали широкое разъяснение решений VIII съезда партии. Были созданы партийная школа, школа партийной грамоты, кружки по изучению марксистской теории. Важной формой политического воспитания моряков стали многолюдные митинги и общие собрания личного состава, на которых обсуждались вопросы повседневной жизни флотилии, положение в стране и за рубежом. Всемерно укреплялись связи моряков с местными партийными и советскими организациями. Моряки-коммунисты

участвовали в агитационных поездках по волостям. Среди личного состава флотилии организовывались сборы и отчисления продовольствия в фонд помощи детям, трудящимся Петрограда.

В апреле 1919 г. части 6-й армии перешли в наступление на левом берегу Северной Двины с задачей вновь овладеть устьем реки Вага. Вначале обстановка на фронте для советских частей складывалась благоприятно. В районе боевых действий река вскрылась на две недели раньше, чем в устье. Это позволило упредить интервентов в развертывании речной флотилии. В первых боях принял участие почти весь ее состав: канонерские лодки "Павлин Виноградов", "Карл Либкнехт", «Урицкий», "Коммунист", «Володарский», плавучие батареи «Москва», "Петроград", «Кронштадт» и другие военные суда. Они поддерживали наступавшие войска мощным артиллерийским огнем. Сыграло свою роль также вспыхнувшее в те дни восстание в 3-м северном полку противника, подготовленное группой солдат-большевиков. 300 солдат полка с винтовками, пулеметами я орудиями перешли на сторону Красной Армии. И все же наступление не достигло своей цели: не хватило сил для преодоления обороны противника.

В течение мая и июня интервенты и белогвардейцы возобновили попытки развернуть наступление на Котлас. Завязались напряженные бои на суше и на реке. Врагу удалось несколько потеснить советские части. Но большего он не добился, хотя располагал отличными по тому времени боевыми кораблями (мониторами и канонерскими лодками) с броневой защитой, сильной артиллерией и хорошо подготовленными экипажами. К тому же действия флотилии противника поддерживались значительными силами авиации. В то же время Северо-Двинская флотилия испытывала острый недостаток в средствах связи для корректировки огня, не имела зенитных снарядов и мощной береговой артиллерии, не получала необходимой авиационной поддержки. Зато советские моряки располагали неоценимым преимуществом — революционным энтузиазмом, сознанием справедливости своей борьбы в защиту великих завоеваний Октября, жгучей ненавистью к интервентам и белогвардейцам, несшим на своих штыках власть помещиков и буржуазии. Боевой дух, храбрость и несгибаемая стойкость моряков флотилии поражали даже врагов.

В первую половину июня английские корабли несколько раз пытались сбить советскую флотилию с занимаемых ею позиций в районе реки Топса, но северодвинцы отразили все их атаки, причинив при этом повреждения монитору и двум канонерским лодкам. На минных заграждениях, поставленных флотилией,

противник потерял два тральщика. В напряженных боях был сорван замысел интервентов по захвату Котласа. Враг, понеся большие потери, оказался вынужденным перейти к обороне.

Летом 1919 г. общая обстановка на фронтах гражданской войны начала складываться в пользу Красной Армии. Колчак, потерпев тяжелые поражения, поспешно отступал на восток. Было сорвано первое наступление Юденича на Петроград. Закончилась крахом новая авантюра белофиннов в районе Олонец, Петрозаводск.

Таким образом, угроза соединения интервентов с Колчаком и Юденичем отпала. Провалились планы расширения агрессии на Севере.

Усиливалось сопротивление трудящихся в тылу захватчиков. Жесточайший террор, репрессии и запугивания не могли сломить воли советских людей к борьбе за Советскую власть. На оккупированной интервентами территории ширился фронт подпольной работы, развивалось партизанское движение, в котором активно участвовали многие бывшие матросы флотилии Северного Ледовитого океана. Вспыхивали волнения и восстания в белогвардейских войсках.

Под влиянием большевистской агитации иностранные солдаты и матросы начали сознавать грабительский, захватнический характер войны империалистов против Советской республики. Они все настойчивее требовали прекращения интервенции и отправки их на родину. Участились случаи неповиновения целых частей: в январе 1919 г. отказались подчиняться своему командованию несколько подразделений, действовавших на Мурманской дороге, и французский полк, а весной — 67-й итальянский полк. Волнения усиливались также в американских и английских частях.[73] Ширилась интернациональная солидарность трудящихся капиталистических стран с Советской республикой. Английские рабочие требовали отозвать войска из России и прекратить войну. Массовые забастовки и демонстрации проходили под лозунгом "Руки прочь от России!".

Поражения на фронтах, рост революционных настроений в оккупационных войсках, политические выступления рабочего класса в крупнейших капиталистических странах вынудили империалистов Антанты и США принять решение о выводе своих вооруженных сил из европейской части Советской России. Однако интервенты не прекращали боевых действий до последнего дня пребывания на советской земле. 1 августа англичане попытались захватить Онегу, освобожденную частями Красной Армии и восставшими солдатами 5-го северного белогвардейского полка.

Под прикрытием кораблей интервенты высадили десант из 700 солдат. Но он решительными действиями советских войск был разгромлен.

В ночь на 10 августа английское командование предприняло наступление на северодвинском направлении с целью обеспечить благоприятные условия для отвода своих войск в Архангельск и замены их белогвардейскими частями. Совершив глубокий обходный маневр, интервенты вышли в тыл советским войскам и речной флотилии. Для ликвидации прорыва врага корабли флотилии высадили десант. При поддержке корабельной артиллерии моряки решительной атакой выбили неприятеля из деревни Чудиново, но под давлением превосходящих сил интервентов были вынуждены отойти. Тогда канонерские лодки "Павлин Виноградов" и "Карл Либкнехт" обрушили на врага мощный огонь своих орудий. Понеся большие потери, англичане бежали. И на этот раз наступательные действия противника были сорваны.

Командование 6-й армии, получив сведения о готовящейся эвакуации иностранных войск, решило сорвать ее и разгромить интервентов. Общее наступление частей Красной Армии и флотилии на Северном фронте началось 4 сентября. При поддержке артиллерии кораблей оборона противника была прорвана. Войска фронта заняли несколько населенных пунктов. Тральщики успешно проделали проходы в двух минных заграждениях врага, и артиллерийские корабли получили возможность продвигаться вперед, поддерживая наступавшие части.

Под ударами Красной Армии рухнули планы интервентов на организованный отход и планомерную эвакуацию своих войск. К тому же в те дни резко понизился уровень воды в реке. 17 сентября па Чакомском перекате англичане вынуждены были взорвать мониторы «М-25» и "М-27".[74] В ночь на 27 сентября последние английские корабли поспешно покинули Архангельск. Белогвардейские войска генерала Миллера еще некоторое время продолжали удерживать свои позиции, но вскоре под ударами Красной Армии начали отступать. Однако продвижение Северо-Двинской флотилии задержалось из-за магнитных мин, которые впервые в истории были применены английскими кораблями для прикрытия отхода своих войск. Средств борьбы с ними тогда еще не было не только у советского флота, но и у самих англичан.

Морякам флотилии пришлось затратить немало усилий, чтобы ликвидировать минную опасность. В сентябре в составе флотилии имелось лишь 11 тральщиков, поэтому к тральным работам привлекались и другие корабли. Для ускорения работ

минный отряд был усилен 150 матросами.[75] Применение обычных тралов не давало результатов. Более того, попытка уничтожить новые мины с их помощью закончилась подрывом трех тральщиков.

29 октября водолазам удалось вытащить магнитную мину. Минеры после тщательного ее изучения разработали несколько конструкций тралов, но это не дало большого эффекта. Помогла флотская смекалка: моряки быстро углубили обходный фарватер и по нему провели корабли. 13 октября они смогли возобновить огневую поддержку частей Красной Армии, встретивших сопротивление белогвардейцев в районе реки Шипилиха. Совместными усилиями кораблей и сухопутных войск противник был выбит с занимаемых им позиций. Однако в связи с приближением ледостава кораблям пришлось уйти на зимовку. Наступление временно приостановилось.

В начале 1920 г. наступательные действия 6-й армии возобновились. Флотилия выделила для борьбы на суше отряд из 736 моряков и сформировала бронепоезд "Красный моряк". Наступление развивалось успешно. Трудящиеся Северного края оказывали активную поддержку наступающим частям Красной Армии. Под ударами советских войск солдаты белогвардейских частей начали сдаваться в плен целыми подразделениями. 20 февраля 1920 г. войска 6-й армии вступили в Архангельск. Перед этим в городе вспыхнуло восстание рабочих и матросов. Восставшие освободили из тюрем политических заключенных, вступили в бой с остатками белогвардейских войск и помешали им увести корабли и суда, находившиеся в Архангельске, в том числе линкор «Чесма», 2 миноносца, подводную лодку "Св. Георгий", 2 посыльных судна, 6 тральщиков, ледокол «Святогор».

В тот период большие политические события назревали в Мурманске. Здесь длительное время работала подпольная большевистская группа. 20 февраля, узнав о вступлении советских войск в Архангельск, она подготовила вооруженное восстание. Основные его силы составили местная комендантская команда, моряки транспорта «Ксения» и железнодорожники. Восставшие, выступив 21 февраля, арестовали многих белогвардейских руководителей, захватили ряд; кораблей, склады с мукой и военным имуществом. Лишь небольшой части белогвардейцев и их прислужников — предателей народа удалось бежать на двух пароходах. Вся власть перешла в руки Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов.[76]

Но фронт был еще далеко, и для того чтобы защитить город от возможных ударов белогвардейских войск, по решению Мурманского Совета был организован 1-й стрелковый

Мурманский полк Красной Армии.

Успех восстания в Мурманске лишил белогвардейцев основной тыловой базы, помощи и поддержки из-за моря, а также возможности эвакуации морским путем.

На мурманском участке фронта в 1919 г. боевые действия носили напряженный характер. На побережье Онежского озера интервенты создали сильную флотилию быстроходных катеров, которая поддерживалась гидросамолетами. Высокой активностью отличалась и боевая деятельность советской Онежской флотилии. В ходе наступательных боев ее корабли высадили несколько десантов, артиллерийским огнем оказывали поддержку сухопутным войскам.

23 февраля 1-я дивизия Красной Армии перешла в стремительное наступление вдоль Мурманской железной дороги. Враг отступал, неся большие потери. 25 февраля советские части освободили Медвежью Гору. 2 марта был занят город Сорока, а 9-го — Кандалакша. 13 марта дивизия вступила в Мурманск. Население города устроило торжественную встречу красноармейцам.

Авантюра интервентов и их белогвардейских пособников на Севере Советской республики потерпела полный провал. В Архангельской губернии и на Мурмане прочно утвердилась Советская власть.

"На Северном фронте… — отмечал В. И. Ленин, — наступление неприятеля рухнуло окончательно. Англичанам пришлось вывезти назад свои войска…".[77]

Империалисты Англии, США и Франции, предпринимая интервенцию на Севере Республики Советов, ставили своей целью отторжение этого края и порабощение его населения. Их привлекали неисчислимые природные богатства советского Севера, близость этого морского театра к центральным районам страны, наличие здесь незамерзающего открытого выхода в океан. Расчеты интервентов на успех основывались на окраинном положении Северного края, на возможности снабжения своих войск морем и вероятности их соединения с армиями Колчака и Юденича. Одним из условий, облегчивших вторжение агрессоров в пределы советского Севера, была слабость вооруженных сил молодой Республики Советов, особенно флотилии Северного Ледовитого океана, боевая мощь которой к началу-интервенции была подорвана предательскими действиями изменников народа, засевших в органах управления и на кораблях. Несмотря на это, разбойничьи планы империалистов потерпели полный провал. Интервентам был дан поучительный урок: испытав силу народного гнева и все возраставшую мощь ударов Красной:

Армии, им пришлось убраться восвояси.

В разгроме врага на Северном фронте важную роль сыграли речные и озерные военные флотилии. Как и на других театрах гражданской войны, они являлись одной из наиболее подвижных сил, способных быстро маневрировать и сосредоточивать мощные ударные группировки на важных направлениях. Северо-Двинская речная[78] и Онежская озерная флотилии активно содействовали войскам 6-й армии артиллерийским огнем и высадкой десантов, прикрывали войска от ударов кораблей, артиллерии и авиации противника. Они успешно противодействовали корабельным силам и самолетам интервентов, умело вели борьбу с минной опасностью. На Северной Двине советские моряки, впервые столкнувшись с неконтактными магнитными минами, предприняли первые попытки создания неконтактных тралов.

В ходе боевых действий на Северной Двине и Онежском озере выявилась необходимость усиления зенитной артиллерии кораблей, строительства бронированных катеров, увеличения на флотилиях количества тральщиков. Полностью оправдалось оперативное подчинение флотилии командованию фронта (армии). Оно обеспечивало четкое взаимодействие кораблей с сухопутными войсками.

Опыт гражданской войны показал возросшее значение Северного морского театра в обороне Советского государства, необходимость всемерного укрепления заполярных морских рубежей страны. Лучшие боевые традиции советских военных моряков, проявивших в борьбе с интервентами и белогвардейцами на Севере высокий революционный энтузиазм и героизм, были восприняты и развиты новыми поколениями североморцев — славных защитников советского Заполярья.

Глава четвертая. Рождение флота

Окончилась гражданская война, потерпела крах иностранная военная интервенция. Советский народ под руководством Коммунистической партии приступил к восстановлению экономики страны, к осуществлению плана социалистического строительства, начертанного великим Лениным. При этом партия и Советское правительств" ни на минуту не забывали о возможности нового нападения империалистов на нашу Родину. В. И. Ленин, выступая на VIII Всероссийском съезде Советов, говорил:

"Мы кончили одну полосу войн, мы должны готовиться ко второй; но когда она придет, мы не знаем, и нужно сделать так, чтобы тогда, когда она придет, мы могли быть на высоте".[79]

И Страна Советов принимала все меры к тому, чтобы повысить свою обороноспособность, укрепить Красную Армию и Красный Флот.

Особенно тяжелое положение сложилось в Военно-Морском Флоте. К концу гражданской войны определенная часть кораблей сохранилась лишь на Балтике. На других театрах большинство корабельного состава было захвачено белогвардейцами и интервентами, многие базы и порты подверглись разрушениям.

"В общем ходе революции и… гражданской войны, — отмечал М. В. Фрунзе, — на долю морского флота выпали особенно тяжкие удары.

В результате их мы лишились большей и лучшей части его материального состава, лишились огромного большинства опытных и знающих командиров, игравших в жизни и работе флота еще большую роль, чем во всех других родах оружия, потеряли целый ряд морских баз и наконец потеряли основное ядро их рядового краснофлотского состава.

В сумме все это означало, что флота у нас нет".[80]

По решению партии и правительства в 1920 г. началось строительство Военно-морских сил Республики. 23 сентября Совет Труда и Обороны принял написанное лично В. И. Лениным постановление о восстановлении Балтийского флота.[81]

Исключительную роль в возрождении флота сыграл X съезд Коммунистической партии, который по предложению Владимира Ильича Ленина принял специальное постановление по этому вопросу. В этом историческом документе говорилось:

"Съезд считает необходимым, в соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики, принять меры к возрождению и укреплению Красного военного

Флота.

С этой целью необходимо:

а) Работу по организации Красного Флота производить в программном порядке, ввести единство плана в область снабжения флота техническими материалами, топливом и пр.

б) Укомплектование личного состава флота производить призывными возрастами преимущественно из фабрично-заводских рабочих, всемерно улучшив постановку учебного дела.

в) Укрепить флот политработниками, прежде всего из числа моряков-коммунистов, работающих ныне в других областях.

г) Центральному Комитету партии принять меры к тому, чтобы РВСР и ПУР провели в центральных военных органах Республики изменения, способные действительно обеспечить интересы Красного военного Флота".[82]

Выполняя решения X съезда, Центральный Комитет партии 25 апреля 1921 г. принял решение о возвращении на военную службу моряков-коммунистов, занятых на работе в советских учреждениях и органах народного хозяйства. В соответствии с этим решением в 1921 — 1922 гг. на флот вернулись 1218 человек, которые активно включились в работу по его возрождению.[83]

Неоценима заслуга в восстановлении и укреплении Военно-морских сил Ленинского комсомола, который по инициативе В. И. Ленина на своем V Всероссийском съезде 16 октября 1922 г. принял постановление о шефстве над флотом. Съезд вручил представителям военных моряков знамя, на котором было начертано: "Орлам революции — морякам Красного военного Флота Республики".[84] В числе принимавших знамя был и делегат Морских сил Северного моря Я. В. Настусевич. В своей взволнованной речи он заверил делегатов съезда в том, что военные моряки Севера с честью оправдают высокое доверие, оказанное им партией и народом.

По призыву ЦК комсомола 8766 юношей, лучших представителей советской молодежи, пришли на флот и горячо взялись за его восстановление и изучение морского дела. Многие комсомольцы получили направление на учебу в различные военно-морские учебные заведения.[85] Среди них были Н. И. Виноградов, Л. А. Владимирский, А. Г. Головко, В. П. Дрозд, И. Д. Елисеев, Ф. В. Зозуля, Н. В. Исаченков, Н. Г. Кузнецов, С. Г. Кучеров, М. А. Крупский, И. А. Колышкин, В. И. Платонов, В. А. Фокин, Г. Н. Холостяков и другие, ставшие впоследствии известными советскими адмиралами.

Коммунистическая партия и Советское правительство, выполняя свои решения, принимают меры к возрождению Военно-

морских сил на всех морских театрах страны.

На Северном морском театре после изгнания интервентов и белогвардейцев из числа оставшихся кораблей и береговых частей 1 марта 1920 г. была сформирована Беломорская флотилия. 25 апреля она переименовывается в Морские силы Северного моря. Основное ядро этих сил составили два миноносца ("Капитан Юрасовский" и "Лейтенант Сергеев"), отряд моторных катеров-истребителей, двенадцать тральщиков, посыльное судно «Ярославна», семь гидрографических судов, несколько буксиров и вспомогательных судов.[86] В состав нового объединения были включены также корабли бывшей Северо-Двинской флотилии.[87] Управление по обеспечению безопасности кораблевождения (УБЕКО), военные порты и морские учреждения, посты наблюдения и радиостанции по всему побережью Баренцева, Белого и Карского морей.[88] Главной базой стал Архангельск, где размещались штаб и политотдел. Начальником Морских сил был назначен активный участник гражданской войны В. Н. Варваци, начальником политотдела — Э. И. Батис.[89] Основные задачи Морских сил Северного моря заключались в охране территориальных вод, побережья и рыбных промыслов, тралении мин, подъеме затонувших судов, обеспечении безопасности кораблевождения на Севере, проведении гидрографических исследований.[90]

Североморцы горячо взялись за восстановление кораблей и военных портов, упорно преодолевая материальные трудности и тяжелые климатические невзгоды. Прибывавшие на флот по призыву партии коммунисты и комсомольцы сразу же включались в активную работу. В первую очередь ремонтировались поврежденные миноносцы, затем — сторожевые корабли и тральщики. Одновременно восстанавливались порты. По мере возрождения корабельного состава и оборудования мест базирования налаживалась боевая и политическая подготовка личного состава, строившаяся в соответствии с задачами, стоявшими перед Морскими силами.

Первые плавания восстановленные корабли совершили в 1921 г. Особенно много плавали тральщики и посыльные суда, которые производили боевое траление и осуществляли охрану рыбных промыслов и побережья.

Характеризуя первые походы кораблей на Севере, журнал "Красный флот" писал, что североморцами пройдено расстояние, равное почти трем кругосветным плаваниям, что Северный Ледовитый океан служит хорошей школой морской выучки и закалки.[91]

В кампанию 1922 г. на всех морях, где были возрождены

Морские силы, проводились учения и маневры, которые явились смотром первых итогов боевой и политической подготовки личного состава Красного Флота. На Севере участие в учениях приняли четыре катера-истребителя и шесть тральщиков. Дальний поход совершил флагманский корабль «Ярославна». Выйдя из Архангельска, он прошел вдоль побережья Кольского полуострова, посетил Иоканьгу и Мурманск, затем пересек Баренцево море и достиг Новой Земли.[92]

Охраняя северные морские рубежи Советской республики, сторожевые корабли в 1922 г. задержали несколько иностранных судов, занимавшихся рыбной ловлей в наших территориальных водах.[93] Тогда же произошел бой советского сторожевого корабля «ПС-1» с тремя английскими кораблями, пытавшимися прощупать оборону Страны Советов на Севере. Английские корабли, приняв боевой порядок, устремились к сторожевику и начали обстреливать его. «ПС-1», удачно уклоняясь от снарядов, открыл ответный огонь. Не выдержав метких залпов советских моряков, непрошеные гости поспешили скрыться.

Североморцы стойко несли трудную службу на береговых постах и радиостанциях, расположенных на огромных пространствах побережья Северного Ледовитого океана.

Успешно справлялось со своими задачами Управление по обеспечению безопасности кораблевождения, которое было создано в 1920 г. Во многом это объяснялось тем, что на Севере сохранились все суда и имущество гидрографической службы. Поэтому ее восстановление прошло без особых трудностей.[94]

В начале марта 1920 г., буквально через несколько дней после освобождения Архангельска от англо-американских интервентов, по указанию В. И. Ленина была организована Северная научно-промысловая экспедиция для изучения Белого и Баренцева морей. А несколько позже из Архангельска в море вышла первая Карская экспедиция.

В работе этих экспедиций, положивших начало советскому периоду изучения и освоения Северного морского театра, активное участие принимали североморские гидрографы.

В 1920 г. в северных районах европейской части Советской республики возникла серьезная угроза голода. В. И. Ленин поставил задачу обеспечить доставку сюда сибирского хлеба через Карское море. Для выполнения этой задачи была организована Сибирская морская экспедиция. В ее состав вошли 15 различных судов, в том числе ледокольные пароходы "Г. Седов", «Малыгин», "В. Русанов" и "А. Сибиряков". В ней участвовали и военные гидрографы. Возглавлял экспедицию опытный военный моряк М. В. Николаев, ее комиссаром был С. В.

Киселев. Несмотря на большие трудности предприятия, морские суда в течение месяца перевезли из устья рек Обь и Енисей в Архангельск свыше полумиллиона пудов ржи и пшеницы. Тем самым население северных областей Советской республики смогло избежать голода. Сибирская морская экспедиция явилась крупным успехом советских моряков в освоении Арктики.[95]

Большое значение для изучения Северного Ледовитого океана имел подписанный В. И. Лениным 10 марта 1921 г. декрет о создании плавучего морского научного института.[96] В 1922 г. в Архангельске было оборудовано специальное судно «Персей», приспособленное для плавания во льдах. На этом судне работники института совершили на Севере 84 плавания, пройдя в общей сложности свыше 100 тыс. миль. Исследователи собрали огромный материал, имевший важное научное и практическое значение для освоения плавания и организации рыбных промыслов в северных морях.

С 1920 г. по указанию В. И. Ленина крупные гидрографические работы проводились в районе Баренцева и Карского морей. Возглавлял их профессор Военно-морской академии Н. Н. Матусевич. Под его руководством был разработан пятилетний план гидрографических исследований в северных морях европейской части СССР.

В 1921 г. исследовательские работы в районе Карского бассейна вели две экспедиции: первая на ледокольном пароходе «Таймыр» во главе с известным советским полярником Н. В. Розе и вторая — на «Малыгине».

В дальнейшем такие экспедиции предпринимались почти ежегодно. В результате их работы был собран ценный материал по гидрологии и климату северных морей. Большая заслуга в этом принадлежит Ю. М. Шокальскому, В. Ю. Визе, В. В. Ахматову, Н. Н. Матусевичу, В. А. Березкину и другим видным советским ученым и военным морякам.

Важнейшим условием успехов североморцев в изучении и освоении Северного морского театра и в боевой подготовке являлась активная и целенаправленная политико-воспитательная и культурно-просветительная работа на кораблях и в береговых частях Морских сил Северного моря. В центре Архангельска и Соломбале силами военных моряков были построены клубы. Военно-морской клуб «Спартак» регулярно организовывал пользовавшиеся большой популярностью среди населения Архангельска выставки о флоте, а также "живые газеты" под названием "Красный полюс".[97] Военные моряки овладевали политическими знаниями в системе политзанятий, а неграмотные в обязательном порядке посещали школы ликбеза. Уже к 1 мая

1922 г., ко дню принятия Красной присяги, была полностью ликвидирована неграмотность среди личного состава Морских сил Северного моря.[98] Важную роль в политическом воспитании североморцев в 20-е годы играла газета "Красный Северный флот", первый номер которой вышел 19 февраля 1921 г., а также военно-морской научно-популярный и литературный журнал "Красный полюс", начавший издаваться в июне того же года.[99] На их страницах регулярно освещался ход восстановления экономики страны, строительства Красного Флота, изучения и освоения морей Северного Ледовитого океана, боевой и политической подготовки североморцев.

Таким образом, после окончания гражданской войны на Северном Ледовитом океане был создан военный флот, который в начале 20-х годов стал одним из основных отрядов Военно-морских сил: Советской республики. На кораблях и в частях Морских сил Северного моря в этот период прошли школу флотской закалки немало замечательных моряков, сыгравших в дальнейшем большую роль в развитии и укреплении советского Военно-Морского Флота. Среди них были Н. Г. Кузнецов, Ф. С. Октябрьский, С. П. Лукашевич, Э. И. Батис, Я. В. Настусевич и многие другие.

Однако сохранить военный флот на Севере Советской республике не удалось. Невероятно трудное экономическое положение страны вынудило партию и правительство ради экономии средств пойти на существенное сокращение Военно-морских сил Республики. В мае 1922 г. было принято решение о расформировании Морских сил Северного моря. Часть кораблей вместе с личным составом перешла в сохраненную морскую пограничную охрану и продолжала нести боевую службу на Севере. 12 тральщиков, переданных промысловому флоту, были переоборудованы в рыболовные траулеры. Посыльное судно «Ярославна», переименованное в «Боровский», в 1924 г. после капитального ремонта перешло на Дальний Восток. Оно совершило выдающееся плавание из Архангельска во Владивосток, пройдя около 14 450 миль. Для обеспечения безопасности мореплавания на Севере и выполнения гидрографических работ было сохранено Управление по обеспечению безопасности кораблевождения. Эта организация включала дирекцию маяков и лоций Белого и Баренцева морей, службу связи и гидрометеоцентр. Она имела 9 гидрографических судов и один плавучий маяк.

Следуя славным революционным и боевым традициям североморцев, пограничники и военные гидрографы самоотверженно выполняли стоявшие перед ними задачи. В конце

20-х годов английские, норвежские и немецкие суда под прикрытием военных кораблей расхищали морские природные богатства в советских территориальных водах, вели разведку побережья СССР.[100] В тот период пограничники Севера задержали свыше 500 судов-нарушителей. Им неоднократно приходилось давать отпор иностранным военным кораблям, нарушавшим северные морские границы Советского Союза с разведывательными целями. Однажды английский тральщик, приблизившись к острову Кильдин, попытался высадить на берег группу разведчиков. Однако это ему не удалось. Подошедший сюда пограничный корабль «Нептун» заставил тральщик покинуть советские территориальные воды.

Военные гидрографы под руководством УБЕКО и после расформирования Морских сил Северного моря продолжали напряженно трудиться над изучением и освоением морей Северного Ледовитого океана. Экономическое развитие северных областей и Сибири требовало новых путей сообщения. Единственная Транссибирская железная дорога, построенная перед русско-японской войной, уже не могла полностью обеспечить перевозки, необходимые для удовлетворения всевозраставших потребностей народного хозяйства. Освоение Северного морского пути стало настоятельной задачей, и Советское правительство выделило на это огромные средства. На побережье и островах Ледовитого океана создавались радиостанции, производилось навигационное оборудование трассы и съемка берегов, разрабатывались новые навигационные карты и лоции для плавания в высоких широтах. В осуществлении ледовой разведки все шире использовалась авиация. Пионерами воздушной разведки в Арктике стали советские полярные летчики Б. Г. Чухновский и М. С. Бабушкин, совершавшие полеты над северными морями с 1924 г..[101]

В 20-х годах для изучения Арктики применялись не только самолеты, но и дирижабли. На этих кораблях отдельные исследователи пытались достичь Северного полюса. Одному из первых это удалось итальянцу Нобиле. 24 мая 1928 г. на дирижабле «Италия» он побывал над полюсом. Но на обратном пути воздушный корабль потерпел аварию и упал на лед вблизи Шпицбергена. После того как часть экипажа покинула «Италию», облегченный дирижабль с шестью исследователями неожиданно поднялся в воздух и улетел в неизвестном направлении. Многие страны направили свои суда и самолеты на розыск отважных полярников. В спасательных работах приняли участие советские ледоколы «Красин», "Малыгин", "Г. Седов" и полярные летчики во главе с Б. Г. Чухновским. Поиск пропавшего экипажа «Италии» в

Арктике явился серьезным испытанием для советских полярников, и они его выдержали с честью. Чухновский первым обнаружил итальянцев, разбивших лагерь на льдине, и помог «Красину» выйти к ней. Народы всех стран были восхищены смелостью и умелыми действиями советских полярников.

В начале 30-х годов советские исследователи задались целью пройти Северный морской путь за одну навигацию. Руководителем экспедиции, отправлявшейся на ледоколе "А. Сибиряков", был назначен выдающийся советский ученый профессор О. Ю. Шмидт, а его заместителем по научной части — известный специалист-полярник профессор В. Ю. Визе. Вел судно капитан В. И. Воронин, один из наиболее опытных советских моряков-полярников. 28 июля 1932 г. "А. Сибиряков" вышел из Архангельска и вдоль побережья Сибири направился на восток. Более двух месяцев продолжался героический поход. В Чукотском море ледокол потерял винт, но, подняв паруса, продолжал плавание. 1 октября "А. Сибиряков" достиг Берингова пролива, где его встретил и отбуксировал в Петропавловск-Камчатский рыболовный траулер «Уссуриец».

Так впервые в истории Великий Северный морской путь был пройден за одну навигацию. Стало очевидным, что он вполне доступен для плавания судов и может быть освоен. Поэтому Совет Народных Комиссаров СССР 17 декабря 1932 г. принял постановление о создании Главного управления Северного морского пути, на которое возлагалась задача проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать его и обеспечивать безопасность плавания по нему. [102]

В 1933 г. это управление организовало пробный переход по Сев-морпути неледокольного парохода «Челюскин». Экспедицию возглавил профессор О. Ю. Шмидт, а капитаном судна был назначен В. И. Воронин.

5 августа, когда на «Челюскине» заканчивались последние приготовления к походу, из Кронштадта в Мурманск по Беломорско-Балтийскому каналу прибыл первый отряд кораблей вновь формируемой Северной военной флотилии. Работники Северного морского пути вместе с трудящимися Мурманска устроили торжественную встречу военным морякам. На следующий день профессор О. Ю. Шмидт посетил штабной корабль «Комсомолец» и выступил там с докладом о перспективах развития Северного морского пути.[103] Экипажи «Комсомольца», "Челюскина" и ледокола «Красин» взаимно обменялись экскурсиями.[104] А когда на «Челюскине» возникла необходимость ускорить погрузочные работы, на помощь его

экипажу пришли военные моряки. Так началось содружество полярников и военных моряков в изучении и освоении Арктики, которое с каждым годом расширялось и укреплялось.

10 августа 1933 г. «Челюскин» вышел из Мурманска и взял курс на восток. До выхода в открытое море челюскинцев провожал «Комсомолец», на котором в честь советских полярников, отправлявшихся в исторический рейс, были подняты флаги расцвечивания.[105]

Вначале плавание, несмотря на немалые трудности, проходило успешно. За месяц «Челюскин» преодолел три четверти пути и в первой половине сентября достиг Чукотского моря. Но здесь его постигла беда: судно попало в сплошной лед. Полярники вели отчаянную борьбу со стихией, но положение парохода продолжало ухудшаться, и 13 февраля 1934 г. он был раздавлен. Члены экспедиции и экипаж во главе с О. Ю. Шмидтом высадились на льдину.

Советское правительство приняло все возможные меры для спасения челюскинцев. В Москве для оказания им помощи была создана правительственная комиссия во главе с выдающимся деятелем Коммунистической партии и Советского государства В. В. Куйбышевым. Она мобилизовала различные виды транспорта: собачьи упряжки, аэросани, дирижабли и ледокол «Красин». Однако главную роль в спасении полярников сыграли самолеты, действовавшие иа района селения Ванкарем, расположенного на Чукотском побережье 11 — 13 апреля 1934 г. они сняли со льдины участников экспедиции.

За беспримерное мужество все челюскинцы были награждены орденами, а отличившиеся в спасательной операции летчики А. В. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов и И. В. Доронин первыми в стране удостоились высокого звания Героя Советского Союза, учрежденного в связи с челюскинской эпопеей.

Не успело закончиться в Москве чествование героев-полярников, как из Владивостока в Мурманск на ледорезном пароходе "Ф. Литке" отправилась новая арктическая экспедиция, возглавляемая профессором В. Ю. Визе. Судно вел опытный полярный капитан Н. М. Николаев. Экспедиция должна была пройти Северным морским путем с востока на запад за одну навигацию. "Ф. Литке" покинул Владивосток 28 июня 1934 г. и, успешно совершив трудное арктическое плавание, 20 сентября достиг Мурманска, население которого устроило торжественную встречу отважным исследователям. Этот переход явился новой замечательной победой советских: людей в освоении Арктики.

В 20 — 30-х годах Северный морской театр использовался

для учебных плаваний кораблей Балтийского флота с курсантами военно-морских учебных заведений. Первое такое плавание совершили летом 1924 г. крейсер «Аврора» и учебное судно «Комсомолец». Выйдя из Кронштадта, они обогнули Скандинавию и прибыли в Баренцево море. Балтийцы посетили Мурманск и Архангельск и тем же путем возвратились в Кронштадт.

Тогда же первый в истории советской гидрографии дальний переход из Кронштадта в Архангельск совершил гидрографический корабль «Азимут».

В 1925 и 1930 гг. «Аврора» и «Комсомолец» вновь предприняли походы из Балтийского моря вокруг Скандинавии в Мурманск и Архангельск. По пути они заходили в норвежские и шведские порты Берген, Тронхейм, Кристиансанн и Гётеборг. Трудящиеся Скандинавских стран тепло встречали советских моряков.

Широкое изучение морей Северного Ледовитого океана с участием военных гидрографов, освоение арктических плаваний и походы кораблей Краснознаменного Балтийского флота на Север в 20 — 30-х годах явились важнейшей предпосылкой развертывания в Заполярье военного флота.

В начале 30-х годов в связи с обострением международной обстановки и возросшей угрозой империалистической агрессии против СССР Коммунистическая партия и Советское правительство приняли решение создать на Дальнем Востоке и Крайнем Севере военно-морские флоты, способные надежно защитить морские рубежи Советского Союза.

Успехи индустриализации страны позволили значительно расширить строительство современных военных кораблей. В строй начали вступать торпедные катера, сторожевые корабли, тральщики, эскадренные миноносцы и легкие крейсера. Особенно много строилось подводных лодок различных типов. Одновременно создавалась морская авиация, ставшая составной частью Военно-Морского Флота.

В 1933 г. были завершены многолетние работы по строительству Беломорско-Балтийского канала. Создание этого крупнейшего гидротехнического сооружения имело огромное экономическое и оборонное значение для нашей страны, особенно для промышленного развития северных областей Советского Союза и развертывания морских сил на Севере. Открытие судоходства по этому каналу позволило перевести с Балтийского моря на Северный морской театр часть кораблей.

В соответствии с приказом Народного комиссара обороны СССР от 15 апреля 1933 г. переход на Север совершили эскадренные миноносцы «Урицкий» (командир А. С. Мельников) и

«Куйбышев» (командир С. С. Рыков), сторожевые корабли «Ураган» (командир Г. А. Визель) и «Смерч» (командир В. А. Фокин), подводные лодки «Декабрист» ("Д-1", командир Б. А. Секунов) и «Народоволец» ("Д-2", командир Л. М. Рейснер).[106]

Этот переход получил название экспедиции особого назначения (ЭОН-1). Его подготовкой и проведением руководил С. М. Киров. Возглавлял экспедицию опытный балтийский моряк З. А. Закупнев. Начальником штаба ЭОН был назначен И. С. Исаков.[107]

18 мая 1933 г. корабли, выделенные для перехода на Север, оставили Кронштадт, благополучно прошли по Неве, Ладожскому озеру, реке Свирь и достигли Онежского озера. До Вознесенья их провожал командующий Краснознаменным Балтийским флотом Л. М. Галлер. Прощаясь с экипажами кораблей, он пожелал им как можно быстрее освоить новый морской театр и добиться больших успехов в боевой и политической подготовке.

После Вознесенья корабли прошли через Онежское озеро и 19 шлюзов только что построенного Беломорско-Балтийского канала. 18 июля они прибыли в Беломорск, а 5 августа достигли конечной цели похода — Мурманска. Переход длился 2,5 месяца. Это объясняется частыми задержками в пути из-за того, что некоторые участки канала еще не были окончательно оборудованы.

Мурманчане устроили военным морякам торжественную встречу. Вот как описывала ее местная газета "Полярная правда" от 6 августа 1933 г. в передовой статье "Красная флотилия в Мурманске":

"Вчера на рейд Мурманского порта прибыла флотилия военных судов…

Тысячи трудящихся нашего заполярного города организованными отрядами вышли встречать краснофлотцев. Заместитель предисполкома открыл митинг на площади Труда. В горячих приветствиях от рабочих и колхозников, от всех организаций Мурмана, от горняков и обогатителей Хибиногорска была выражена любовь трудящихся Заполярья к защитникам советских границ, лучшим сынам рабочего класса — краснофлотцам.

После митинга в клубах города были организованы вечера смычки краснофлотцев и трудящихся Мурманска.

Приход военной флотилии в мурманские воды имеет огромное политическое значение. Задача всех организаций и трудящихся Мурмана — окружить краснофлотцев заботой и вниманием".[108]

В то время как первая группа кораблей находилась в пути,

начальник Штаба Рабоче-Крестьянской Красной Армии издал циркуляр о создании на Севере военной флотилии. В этом документе, адресованном начальнику Военно-морских сил, говорилось:

"С первого июня 1933 г. сформирована военная флотилия в составе:

1. Командования и штаба флотилии.
2. Политического отдела флотилии.
3. Мурманского военного порта.
4. Командования и штаба дивизиона подводных лодок.
5. Подводных лодок (2 ранга) «Декабрист» и «Народоволец»,
6. Эскадренных миноносцев (2 ранга) «Урицкий» и «Куйбышев».
7. Сторожевых кораблей (2 ранга) «Ураган» и «Смерч».
8. Управления Мурманского сектора и отдельного артдивизиона береговой обороны. Постоянное базирование флотилии установлено в Мурманске — Кольский залив".[109]

В короткий срок для кораблей Северной военной флотилии в Мурманском порту была оборудована временная база. Это позволило военным морякам приступить к освоению театра и отработке задач боевой подготовки.

В августе 1933 г. было сформировано командование Северной военной флотилии. Командующим флотилией назначается З. А. Закупнев,[110] начальником политического отдела.-П. П. Байрачный, временно исполняющим обязанности начальника штаба — В. Ф. Андреев,[111] которого в сентябре сменил Ю. А. Пантелеев.[112] В мае 1934 г. приказом Наркомвоенмора начальником штаба Северной военной флотилии был назначен М. Я. Максименко.[113]

В сентябре 1933 г. из Кронштадта в Мурманск тем же путем прибыл второй отряд особого назначения (ЭОН-2) в составе эскадренного миноносца "Карл Либкнехт" (командир К. Ю. Андреус), сторожевого, корабля «Гроза» (командир А. Е. Пастухов) и подводной лодки «Красногвардеец» ("Д-3", командир К. Н. Грибоедов). Переходом второго отряда кораблей, который продолжался 28 суток, руководил И. С. Исаков, начальником штаба был Ю. А. Пантелеев.

В состав Северной военной флотилии были также включены тральщики «Налим», "Форель" и «Ролик», переоборудованные из рыболовных судов, подразделения береговой обороны Мурманского сектора и посты наблюдения и связи, развернутые на побережье Кольского залива еще до прихода на Север кораблей с Балтики.

Из кораблей, переданных Краснознаменным Балтийским

флотом Северной военной флотилии, в октябре 1933 г. были сформированы отдельный дивизион эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей и отдельный дивизион подводных лодок. Командиром дивизиона надводных кораблей был назначен один из наиболее опытных балтийских моряков Ю. В. Шельтинга. Отдельный дивизион подводных лодок возглавил бывший командир подводной лодки «Д-3» К. Н. Грибоедов.

Одновременно с боевыми кораблями на Север переводились вспомогательные суда, необходимые для обеспечения базирования, ремонта и управления флотилией. Так, в качестве временного штабного корабля использовалось учебное судно «Комсомолец», пришедшее с Балтики в Кольский залив вокруг Скандинавии. Небольшой транспорт «Умба» был оборудован под плавучую базу для подводных лодок. Их ремонтной базой служила плавучая мастерская "Красный Горн".

В 1933 г. по решению Советского правительства в Кольском заливе (Екатерининская гавань) началось строительство главной базы флота Полярное,[114] а в 1936 г. — дальнейшее расширение военно-морских баз и аэродромов на Северном морском театре. Глубоко вникали в ход строительства баз и аэродромов, организацию ремонта и снабжения кораблей на Севере К. Е. Ворошилов, А. А. Жданов, С. М. Киров, А. И. Микоян, И. В. Сталин и другие руководители партии и правительства. Посещая Кольский полуостров, они на месте решали важнейшие вопросы, связанные с созданием флота.

Большую роль в становлении Северного флота играли партийные организации и трудящиеся Ленинграда, Мурманска и Архангельска. Ленинградцы строили и отправляли в Заполярье новые корабли, обеспечивали североморцев вооружением, производили ремонт кораблей. Трудящиеся Мурманска и Архангельска непосредственно участвовали в строительстве военно-морских баз, аэродромов и других оборонных объектов.

В Архангельске и Беломорске производилось довооружение кораблей, прибывавших с Балтики.

Существенную роль играла местная пресса, которая регулярно помещала материалы, освещавшие ход ремонтных работ, жизнь и деятельность военных моряков и шефство над ними трудовых коллективов.

В апреле 1934 г. бюро Мурманского окружного комитета партии приняло специальное решение, направленное на усиление помощи североморцам, ускорение строительства военно-морской базы и других военных объектов, улучшение снабжения флотилии и культурно-массовой работы среди военных моряков. Тогда же в Полярненском райкоме партии была введена должность

заместителя секретаря райкома, который ведал политико-массовой работой на оборонном строительстве.

Строительство военно-морских баз и аэродромов на Севере было сопряжено с большими трудностями. Люди работали в сложных климатических условиях. Пирсы, пристани, казармы, береговые батареи и другие военные объекты сооружались на гранитных скалах. Несмотря на все это, важное правительственное задание было выполнено в короткий срок. Уже в 1935 г. завершились основные работы по созданию главной базы флота, и в нее перешли из Мурманска отдельный дивизион подводных лодок и отдельный дивизион эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей вместе со штабом, политотделом и всеми центральными учреждениями флотилии. Это было большим праздником для военных моряков и трудящихся Заполярья. Во время торжеств эсминец "Карл Либкнехт" произвел артиллерийский салют из 21 выстрела. Над главной базой были подняты Государственный и Военно-морской флаги, а на кораблях и в береговых частях — флаги расцвечивания.

В 1936 г. в бухте Грязная (Кольский залив) закончилось оборудование морского аэродрома, на который вскоре из состава Краснознаменного Балтийского флота перебазировалось звено в составе трех самолетов МБР-2 под командованием старшего лейтенанта Г. В. Степанова. Это звено положило начало развитию авиации Северного флота.[115]

В 1937 г. в составе флота была создана 45-я отдельная морская эскадрилья. Материальная часть для нее (самолеты МБР-2) прибыла из Таганрога, а летный и технический состав — из Ейского и Вольского училищ. Командовал эскадрильей в период ее формирования Н. С. Приятнюк, прибывший на Север после окончания Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского.

В 1939 г. на флоте был сформирован 118-й авиаполк. Первым его командиром был майор М. Д. Нижегородцев.

В том же году североморская авиация организационно была оформлена в Военно-воздушные силы флота.

Таким образом, Северный флот с первых лет своего существовавания развивался как полнокровное объединение разнородных сил, состоявшее из надводных кораблей, подводных лодок, авиации и береговой артиллерии.

В 1935 г. командующим Северной флотилией был назначен К. И. Душенов, а начальником штаба — П. С. Смирнов.

Константин Иванович Душенов — представитель славной плеяды революционных моряков Балтийского флота. Бывший матрос крейсера «Аврора», он принимал активное участие в

Великой Октябрьской социалистической революции и гражданской войне. Ему были присущи беззаветная преданность делу революции, высокие политические и воинские качества, незаурядные организаторские способности и неутомимая энергия. Это позволило ему пройти путь от матроса до флагмана 1 ранга. До назначения на флотилию он возглавлял Военно-морскую академию, был начальником штаба Черноморского флота. Под его руководством на Севере продолжалось строительство баз и аэродромов, создавались береговая оборона и судостроительная база, осваивался и оборудовался морской театр, налаживалась боевая и политическая подготовка североморцев. Адмирал В. А. Фокин, командовавший в период становления флотилии отдельным дивизионом эскадренных миноносцев, писал:

"Чем свирепее шторм, чем гуще туман, тем чаще посылает товарищ Душенов наши корабли в океан, да еще ночью, да еще без огней. Не каждый командующий решится взять на себя такую ответственность. Но Душенов — человек исключительной воли, опыта, знаний, и поэтому удача нам сопутствует всегда. Он нам говорит: "Плавать надо в наиболее сложной обстановке, но каждый выход надо сопровождать глубоким расчетом и глубокой подготовкой. Туман, «заряд», шторм надо сделать нашими союзниками".[116]

Умение находить в непогоде своего союзника часто помогало североморцам во время Великой Отечественной войны успешно решать поставленные перед ними задачи в условиях сложной оперативной обстановки на театре. И они с благодарностью вспоминали своего флагмана, который еще в мирное время научил их этому. В соответствии с приказом Народного комиссара обороны от 11 мая 1937 г. флотилия реорганизуется в Северный флот.[117] Принимаются меры по усилению его корабельного состава. В конце 1937 г. флот пополняется новыми подводными лодками «Щ-401», "Щ-402", «Щ-403» и «Щ-404», которые совершили переход с Балтийского моря под командованием капитана 1 ранга К. Н. Грибоедова. Они составили второй дивизион подводных лодок Северного флота. Командовали лодками капитан-лейтенант И. А. Немченко, старший лейтенант Б. К. Бакунин, капитан-лейтенант И. Е. Ефимов и старший лейтенант И. А. Колышкин.[118]

В 1939 г. из Кронштадта на Север по Беломорско-Балтийскому каналу перешли 14 боевых кораблей, в том числе 4 новых эскадренных миноносца ("Грозный", «Громкий», "Гремящий" и "Сокрушительный") и 10 подводных лодок ("Щ-421", «Щ-422», "Щ-423", «Щ-424», "М-171", «М-172», "М-173", «М-174», "М-175" и "М-176").[119]

Для Северного флота предназначались также строившиеся в те годы крейсерские подводные лодки типа К. В случае войны они должны были действовать на удаленных коммуникациях противника. Летом 1940 г. в Заполярье были переведены две первые подводные лодки этого типа — «К-1» и «К-2» вместе с эскадренным миноносцем «Стремительный», двумя плавучими мастерскими и сетевым заградителем.[120]

Значительное пополнение флота новыми кораблями позволило сформировать в составе Северного флота два корабельных соединения: бригаду эскадренных миноносцев двухдивизионного состава (командир капитан 2 ранга М. Н. Попов) и бригаду подводных лодок четырехдивизионного состава (командир капитан 2 ранга Д. А. Павлуцкий). Несколько ранее было создано соединение ОВРа (охрана водного района) главной базы, в состав которого вошли два тральщика, три торпедных катера и несколько сторожевых катеров — малых охотников за подводными лодками типа МО-4, также выделенных из состава Балтийского флота.

Одновременно росли и укреплялись военно-воздушные силы и береговая оборона флота. В 1940 г. в составе флота был сформирован 72-й смешанный авиационный полк, командиром которого назначили майора В. К. Черных. Зародилась и начала развиваться противовоздушная оборона флота. Береговую оборону, состоявшую из артиллерии калибра от 76 до 180 мм, составили два укрепленных района — Мурманский и Беломорский.

Коммунистическая партия и Советское правительство проявляли заботу о развитии на Севере судостроительной промышленности. Были начаты работы по созданию новой главной базы флота в Ваенге, оборудованию мест базирования кораблей, строительству новых аэродромов. Однако эти работы велись недостаточно интенсивно, что явилось главной причиной, сдерживавшей дальнейший рост состава корабельных соединений. Так, в 1940 г. из-за недостатка баз Северный флот не мог принять всех построенных для него кораблей.

Начавшаяся война временно нарушила большие планы по дальнейшему развертыванию Северного флота. Всего лишь восемь лет осуществлялось его строительство, но и за этот небольшой срок было сделано многое, а главное своевременно.

Вместе с численным ростом флота повышалась и совершенствовалась боевая и политическая подготовка североморцев. Краснофлотцы и командиры упорно изучали и осваивали суровый мореной театр. В морских походах, в полетах и учениях, в постоянной борьбе со стихией Ледовитого океана

совершенствовались боевая выучка воинов флота, их мастерство в кораблевождении и пилотировании. Большую помощь в изучении морского театра оказывал им флагманский штурман флота А. Е. Пастухов. Он в числе первых моряков прибыл в Заполярье и отдал много сил обучению североморцев. Один из его учеников, бывший командир североморской подводной лодки «Д-3» Ф. В. Константинов, вспоминает:

"Это он учил прибывающих на Север первых штурманов, как лучше использовать суровые нравы северных морей при решении различных тактических задач, объяснял, с какими условиями в каких районах они могут встретиться".[121]

В отличие от Балтийского театра, на котором боевая подготовка флота носила сезонный характер, на Севере ею занимались круглый год. С началом весны надводные корабли и подводные лодки приступали к отработке курса учебных задач в Кольском заливе и Белом море, а осенью совершали дальние плавания.

Интенсивный характер носила боевая подготовка в бригаде подводных лодок, которая была одним из основных соединений флота. Подводники плавали между Кольским заливом и Белым морем, ходили к берегам Новой Земли, в Карское море, достигали Норвежского и Гренландского морей. Нередко дальние походы совершались лодками в условиях сильных штормов, и это служило хорошей школой морской закалки и боевой выучки североморцев.

В тяжелых метеорологических условиях протекал в 1935 г. дальний поход дивизиона подводных лодок типа Д под командованием К. Н. Грибоедова. Во время этого плавания подводники побывали на Новой Земле. Затем лодки через пролив Маточкин Шар вышли в Карское море с намерением обойти с востока северную оконечность острова. Но встретив сплошной лед, они вдоль западного побережья Новой Земли направились к мысу Желания, потом спустились до мыса Нордкап и, повернув на восток, вернулись в Баренцево море. Здесь подводники приняли участие в тактическом учении, которое проводилось по плану штаба флотилии.

Когда корабли флотилии вернулись в базу, пришла радостная весть о награждении большой группы североморцев орденами Советского Союза за большие успехи в освоении морского театра и боевой подготовке. Среди удостоенных высшей награды — ордена Ленина были командир дивизиона подводных лодок К. Н. Грибоедов, командир подводной лодки Л. М. Рейснер, инженеры-механики П. С. Мокржицкий и Д. А. Печенкин, старшины команд А. М. Идомский, Н. И. Клоков, В. Н. Сметанин и А. Ф. Лебедев.

Воодушевленные высокой оценкой своего труда, подводники, как и все североморцы, продолжали неустанно овладевать воинским мастерством. Осенью 1936 г. дивизион совершил дальний поход, продолжавшийся 45 суток. За это время лодки прошли более 7 тыс. миль.[122] С каждым годом боевая подготовка подводников становилась все более напряженной. Так, в 1938 г. «Д-1» провела в море 120 суток, пройдя в надводном положении свыше 10 тыс. миль и в подводном более 1200 миль.

Не менее интенсивно плавали и надводные корабли, особенно эскадренные миноносцы, составлявшие основное соединение надводных сил флота. Они выполняли артиллерийские стрельбы и торпедные атаки, решали задачи по поиску и уничтожению подводных лодок, конвоированию транспортных судов, отрабатывали взаимодействие с береговыми батареями и сухопутными войсками, участвовали в тактических учениях флота. Эскадренный миноносец "Карл Либкнехт", например, в 1938 г. находился в море 136 дней и прошел свыше 14 тыс. миль.

Однако в жизни и деятельности флота были и неудачи и срывы. Так, в ноябре 1940 г. при отработке задач боевой подготовки в районе Мотовского залива погибла подводная лодка «Д-1». Причины ее гибели остались неизвестны, но вероятнее всего она, проскочив предельную глубину погружения, не выдержала давления воды.[123] В результате гибели «Д-1» для плавания лодок были введены ограничения, которые некоторое время затрудняли отработку подводниками ряда учебных задач.

Выдающимся событием в летопись Военно-Морского Флота вошли переходы кораблей на Дальний Восток Северным морским путем. Идея использования этого пути для перевода кораблей с Северного морского театра на Тихоокеанский зародилась значительно раньше. Но она из-за недостаточной изученности Арктики длительное время оставалась нерешенной проблемой. Ее актуальность особенно возросла в 30-е годы, когда были созданы Северный и Тихоокеанский флоты и возникла практическая необходимость маневра силами между этими флотами Северным морским путем.

В 1935 г. благодаря успехам, достигнутым полярниками и военными моряками в изучении и освоении Арктики, Северный морской путь превратился в постоянно действующую транспортную магистраль нашей страны, по которой совершали сквозные плавания не только ледоколы, но и обыкновенные транспортные суда. В 1936 г. первый переход на Дальний Восток по этому пути предприняли военные корабли Краснознаменного Балтийского флота: эскадренные миноносцы «Войков» (командир

капитан 3 ранга М. Г. Сухоруков) и «Сталин» (командир капитан-лейтенант В. Н. Обухов).

Для руководства переходом был сформирован походный штаб во главе с капитан-лейтенантом В. Ф. Андреевым. Обеспечение ледовой проводки кораблей было возложено на Главное управление Северного морского пути, возглавляемое профессором О. Ю. Шмидтом. В целях безопасности плавания во льдах по предложению корабельного инженера А. И. Дубравина на миноносцах оборудовали деревянно-металлическую систему дополнительных креплений корпусов и установили гребные винты уменьшенного диаметра со сменными лопастями.

2 июля 1936 г. «Войков» и «Сталин» вышли из Кронштадта. По Беломорско-Балтийскому каналу они перешли в Архангельск, а затем в сопровождении ледореза "Ф. Литке" направились на Новую Землю, где их ожидали отряды судов, выделенные для снабжения экспедиции топливом, продовольствием, запасными частями. К этому времени на маршрут перехода вышли ледоколы «Ермак» (в Карское море) и «Красин» (в Восточно-Сибирское море). Вместе с "Ф. Литке" они должны были обеспечивать проводку кораблей во льдах. Для ведения воздушной ледовой разведки выделялось три самолета во главе с опытным полярным летчиком А. Д. Алексеевым.

На миноносцы в помощь командирам были назначены "ледовые лоцманы" опытные полярные капитаны П. Г. Миловзоров и Н. М. Николаев.[124]

В начале августа корабли и суда прошли Маточкин Шар, вышли в Карское море и по намеченному маршруту направились на восток. Их переход, особенно на участке между островом Диксон и морем Лаптевых, протекал в очень тяжелых ледовых условиях. Это потребовало от всего личного состава экспедиции, и прежде всего от экипажей миноносцев, большой выдержки, собранности, стойкости и умения.

Вот как описывает обстановку перехода и действия личного состава бывший инженер-механик «Войкова» В. Ф. Бурханов:

"Положение резко ухудшается… Огромные льдины берут в тиски наши миноносцы. Острые, выступающие углы льдин приближаются к бортам кораблей. Создается угроза быть раздавленными. Начинается борьба со льдом… Углы льдины взрываются мелкими зарядами. У бортов кораблей образуется каша из мелких осколков льда. Они создают подушку, способствующую равномерному распределению силы нажима льда на корпус корабля… Мы дрейфуем в нужном нам направлении. Это хорошо, но перемещение льда, перегруппировка, скольжение его вдоль бортов кораблей

вызывают новые комбинации сжатия, грозят новыми повреждениями".[125]

В этих труднейших условиях военные моряки и полярники, действуя рука об руку и помогая друг другу, сумели не допустить повреждения кораблей, высвободить их из ледовых тисков, вывести на чистую воду и привести к месту назначения. Руководитель экспедиции О. Ю. Шмидт, находившийся на "Ф. Литке" и лично наблюдавший за работой военных моряков и полярников на переходе, при подведении итогов этого исторического перехода сказал: "На вашу работу, товарищи, было любо смотреть! Замечательно работали!"[126]

17 октября 1936 г. эскадренные миноносцы «Войков» и «Сталин» прибыли во Владивосток. Они вошли в состав Тихоокеанского флота.

Переход «Войкова» и «Сталина» доказал возможность успешного плавания военных кораблей из Северного Ледовитого океана в Тихий по Великому Северному морскому пути. Опыт этой экспедиции был широко использован при последующих проводках кораблей на Дальний Восток, В мае 1937 г. Советское правительство приняло решение о передаче Тихоокеанскому флоту трех гидрографических судов ("Охотска", «Океана» и "Камчадала"). Их тоже решили перевести на Дальний Восток Северным морским путем. В июле 1937 г. они перешли вокруг Скандинавского полуострова в Мурманск для подготовки к арктическому плаванию. Командиром отряда судов на период перехода был назначен известный военный гидрограф и опытный полярник А. М. Лавров, начальником походного штаба — военный инженер И. М. Сендик. В состав штаба проводки вошли военные моряки гидрограф В. А. Березкин, метеоролог Н. Ю. Рыбалтовский, корабельный инженер А. И. Дубравин. Командиром «Океана» получил назначение капитан 3 ранга А. А. Равдин, «Охотска» капитан-лейтенант П. П. Михайлов, «Камчадала» — капитан 3 ранга А. М. Вертинский. Представителем Главного управления Северного морского пути, на которое возлагалось обеспечение проводки кораблей в Арктике, был назначен М. Н. Янсон, а в помощь командирам кораблей — опытные полярные капитаны Н. М. Николаев и Я. П. Легздин.[127]

21 июля «Океан» и «Охотск» вышли из Мурманска и взяли курс на восток.[128] В районе Карского моря они встретились с тяжелыми льдами. Преодолеть ледовую преграду судам помог ледокол «Ермак», сопровождавший их до пролива Вилькицкого. Через моря Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское «Океан» и «Охотск» шли самостоятельно. 24 сентября 1937 г. они

благополучно прибыли в Петропавловск-Камчатский. Там они приступили к выполнению гидрографических работ по заданию командования Тихоокеанского флота.

"Камчадал" в пути присоединился к каравану транспортных судов, следовавших на восток под проводкой ледокола «Ленин». В море Лаптевых суда были затерты льдами и зазимовали в Арктике. С наступлением навигации «Камчадал» продолжил поход и в октябре 1938 г. благополучно прибыл во Владивосток.

Переход отряда гидрографических судов из Мурманска во Владивосток явился еще одним ярким примером хорошо организованной совместной творческой работы военных моряков и полярников.

Успешные переходы надводных кораблей побудили командование Военно-Морского Флота попытаться выявить возможность проводки Северным морским путем подводных лодок. Для этой цели была выделена «Щ-423». На время перехода ее возглавил один из опытных советских подводников капитан 3 ранга И. М. Зайдулин, а его дублером был хорошо подготовленный командир старший лейтенант А. М. Быстров. Руководство экспедицией осуществлял инженер-капитан 1 ранга И. М. Сендик, который ранее участвовал в ряде северных экспедиций и имел большой опыт плавания в Арктике. При подготовке к плаванию во льдах корпус «Щ-423» покрыли деревянной «шубой» с металлическими креплениями и заменили винты. Работами руководил корабельный инженер А. И. Дубравин. За подготовкой подводной лодки к предстоящему арктическому плаванию пристально следили первый секретарь Мурманского обкома партии М. И. Старостин и командующий Северным флотом контр-адмирал В. П. Дрозд. Они неоднократно посещали лодку перед переходом.[129]

5 августа 1940 г. «щука» вышла из Полярного. В районе Маточкина Шара она присоединилась к ледоколу «Ленин» и транспорту "А. Серов". На "А. Серове" находилось топливо и другие грузы, предназначенные для снабжения подводной лодки на переходе. 10 августа экспедиция миновала пролив Маточкин Шар и вышла в Карское море. Переход проходил в тяжелой ледовой обстановке. От бухты Тикси лодку сопровождали транспорт «Волга» и ледокол «Красин», а в море Лаптевых проводку во льдах осуществляли ледокол "И. Сталин" и ледорез "Ф. Литке".

17 октября 1940 г. «Щ-423» благополучно прибыла во Владивосток. Подводная лодка была включена в состав Тихоокеанского флота.

Этот беспримерный в истории мореплавания переход выявил

полную возможность проводки в Арктическом бассейне не только надводных кораблей, но и подводных лодок.

Создание военного флота на Севере вызвало расширение работ по изучению Северного Ледовитого океана. В освоении северных морей, в научных экспедициях, проводившихся в Арктике, и их обеспечении самое активное участие принимали военные моряки, и прежде всего гидрографы-североморцы. Выдающимся событием тех лет явилась Организация в 1937 г. геофизической станции "Северный полюс", предназначенной для всестороннего исследования центральной части Арктики.

Двадцатилетний опыт изучения советскими учеными полярного бассейна показал тесную связь режима льдов в районах, через которые пролегает Северный морской путь, с режимом льдов в зоне Центральной Арктики. Стало очевидным, что успех проводки судов на Дальний Восток во многом зависит от знания закономерностей образования арктических льдов и их дрейфа к побережью Сибири.

21 мая 1937 г. четырехмоторный самолет "СССР Н-170", пилотируемый известным полярным летчиком М. В. Водопьяновым, высадил вблизи Северного полюса на дрейфующую льдину группу советских специалистов в составе начальника геофизической станции И. Д. Папанина, гидробиолога П. П. Ширшова, магнитолога Е. К. Федорова и радиста Э. Т. Кренкеля.

Весь мир 275 дней с большим вниманием следил за тем, как мужественные советские ученые осуществляли большую научную работу, ведя героическую борьбу с морской стихией, постоянно угрожавшей существованию станции "Северный полюс". 19 февраля 1938 г., когда льдину дрейфом вынесло в Гренландское море, отважных полярников сняли с нее гидрографические суда Северного флота «Таймыр» (командир В. Д. Барсуков) и «Мурман» (командир И. Ф. Котцов).

На гидрографических судах в качестве обеспечивающих находились штурманы с эскадренного миноносца «Урицкий» старший лейтенант Н. В. Королев и лейтенант Е. Е. Ивашенко.

В операции по снятию группы И. Д. Папанина с дрейфующей станции "Северный полюс" принимали участие также самолеты полярной авиации, промысловое судно «Мурманец» (капитан И. Н. Ульянов) и три подводные лодки Северного флота.

Зверобойное судно «Мурманец», посланное 10 января 1938 г, в район острова Ян-Майен, должно было наблюдать за кромкой льда и одновременно служить промежуточной передающей радиостанцией между папанинцами и Большой землей. По просьбе Главного управления Северного морского пути

командующий Северным флотом К. И. Душенов направил на судно старшину группы радиотелеграфистов с эскадренного миноносца "Карл Либкнехт" Ф. А. Пышинского. Несмотря на постоянные помехи в эфире, создававшиеся фашистскими рыболовными траулерами, североморец с честью справился со своей задачей.[130]

Подводная лодка «Д-3» (командир старший лейтенант В. Н. Котельников) заняла позицию в районе острова Ян-Майен, «Щ-402» (командир капитан-лейтенант Б. К. Бакунин) — у острова Медвежий, а «Щ-404» (командир старший лейтенант И. А. Колышкин) — в 30 — 40 милях к северу от мыса Нордкин. Связь между руководителями операции и кораблями спасательного отряда осуществлялась через эскадренный миноносец "Карл Либкнехт" (командир К. Ю. Андреус). Подводникам пришлось действовать в чрезвычайно сложной обстановке. В этой части океана бушевал сильнейший шторм, временами переходивший в ураган. В особенно трудном положении оказался экипаж «Д-3», ближе всех подошедший к станции "Северный полюс". Разбушевавшееся море бросало лодку как щепку. Крен достигал 55 градусов, гигантские волны накрывали корабль вместе с мостиком. Но советские моряки с честью выдержали суровое испытание. При этом особенно отличились флагманский штурман бригады капитан-лейтенант Ф. В. Константинов, флагманский механик военинженер 3 ранга В. И. Рыбаков и вахтенный командир «Д-3» лейтенант Ф. А. Видяев.

В этом походе «Д-3» некоторое время шла подо льдом. Вот как рассказывает об этом капитан 1 ранга запаса Ф. В. Константинов:

"Когда «Д-3» вошла в Датский пролив, отделяющий Исландию от Гренландии, по курсу все чаще и чаще стали попадаться вначале отдельно плавающие льдины, а затем и довольно обширные ледяные массивы. По мере дальнейшего следования к центральной части Датского пролива «Д-3» приходилось несколько раз в надводном положении пересекать узкие полосы мелко битого льда… Однажды на подходе к одной из таких перемычек Котельников принял решение произвести пробное погружение и поддифферентовать лодку. Он опасался, что путь «Д-3» в любое время может преградить полоса крупно битого льда, в который входить будет небезопасно… Обход узкой, но длинной полосы льда или поиск безопасного прохода уклонил бы лодку от заданного командованием маршрута. Наиболее выгодным вариантом в подобной обстановке было бы форсирование льда в подводном положении. Заранее трудно было предположить, какая перемычка встретится на пути «Д-3»,

поэтому нужно было иметь хотя бы минимальный опыт форсирования подобных преград. Перемычка из мелко битого льда, к которой подошла подводная лодка перед пробным погружением, имела ширину примерно пять кабельтовых, она показалась Котельникову не сложной для форсирования, и командир обратился к находившемуся на борту капитану 1 ранга Грибоедову за разрешением пройти ее в подводном положении на глубине 50 метров. Грибоедов дал на это разрешение после тщательной поддифферентовки лодки".[131]

Плавание «Д-3» подо льдами продолжалось недолго, всего лишь 30 минут. Но это было первое в истории советского Военно-Морского Флота подледное плавание.[132]

Результаты научных наблюдений, выполненных геофизической станцией "Северный полюс", имели исключительно важное значение для исследования Арктического бассейна и освоения Северного морского пути. Советским ученым удалось изучить рельеф дна Северного Ледовитого океана на всем пути дрейфа полярной станции, строение и циркуляцию атмосферы в приполюсовых районах, теплое атлантическое течение, которое на большой глубине доходит до самого Северного полюса, и, наконец, дрейф ледяных полей.

Вскоре же после героического научного подвига папанинцев земной шар облетело сообщение о новом замечательном достижении советских людей в Арктике. В апреле 1939 г. известный советский летчик В. К. Коккинаки на самолете «Москва» предпринял беспосадочный полет из Москвы через Северную Атлантику в США. Для обеспечения выдающегося перелета командование Северного флота выделило подводные лодки «Щ-402», "Щ-403", «Щ-404» и «Д-2».

При выполнении этого задания подводники поднимались в высокие широты, используя опыт плавания «Д-3».

Успешное участие гидрографических судов, эскадренных миноносцев и подводных лодок Северного флота в эвакуации папанинцев с дрейфующей льдины и в обеспечении беспосадочного полета самолета «Москва» в Америку явилось еще одним значительным шагом в освоении североморцами Северного морского театра.

В конце 30-х годов международная обстановка все более обострялась. Фашистская Германия, стремясь к мировому господству, открыто шла на развязывание новой мировой войны. Пользуясь попустительством правящих кругов США, Англии и Франции, гитлеровцы захватили Австрию и Чехословакию, вместе со своим союзником Италией помогли генералу Франко установить режим фашистской диктатуры в Испании, а 1 сентября

1939 г., напав на Польшу, развязали вторую мировую войну. Милитаристская Япония, захватив значительные территории Китая, готовилась к широким агрессивным действиям против СССР, а также на Тихом океане и в Юго-Восточной Азии.

В результате агрессии фашистско-милитаристского блока в Европе и на Дальнем Востоке Советский Союз оказался в чрезвычайно опасном положении. Создалась серьезная угроза нападения на нашу Родину гитлеровской Германии и милитаристской Японии. Поэтому Коммунистическая партия и Советское правительство принимали необходимые меры по дальнейшему укреплению обороны страны. Особенно большое значение имело освобождение Красной Армией Западной Украины и Западной Белоруссии. В результате этого, а также восстановления Советской власти в Эстонии, Латвии и Литве и вступления их в состав Советского Союза летом 1940 г. советские границы передвинулись дальше на запад.

Такое развитие событий нарушило империалистические планы организации фашистской агрессии против Страны Советов. Лишившись возможности использовать в качестве плацдарма для нападения на СССР Прибалтийские государства, правящие круги капиталистических стран стали усиленно готовить к этому Финляндию. Создалась угроза для северо-западных районов СССР, и прежде всего для колыбели пролетарской революции — Ленинграда, находившегося всего в 32 км от границы.

Учитывая военно-политическую обстановку, сложившуюся в Западной Европе, правительство СССР предложило Финляндии заключить договор о взаимопомощи. Однако финское правительство не только отклонило советское предложение, но и объявило 30 ноября 1939 г. войну СССР.

Англо-французские и американские империалисты, поспешив на помощь финской военщине, направили в Финляндию большую партию вооружения и готовили к отправке 150-тысячный экспедиционный корпус.[133] В генеральных штабах Англии и Франции разрабатывались планы нападения на Советский Союз не только со стороны Финляндии, но и с юга — из районов Кавказа и Черного моря. Однако империалистам не удалось осуществить свои захватнические планы. Красная Армия, нанеся поражение противнику, вынудила правительство Финляндии прекратить войну и принять советские предложения о мирных переговорах.

К началу советско-финляндской войны Северный флот уже представлял собой значительную силу, способную обеспечить безопасность морских рубежей Советского государства на Крайнем Севере.

Командовал Северным флотом флагман 2 ранга В. П. Дрозд, членами Военного совета были бригадные комиссары Н. М. Кулаков и Ф. Г. Масалов, начальником штаба флота — капитан 1 ранга И. Ф. Голубев-Монаткин.

В соответствии с военно-политической обстановкой и общими задачами Советских Вооруженных Сил в войне североморцы должны были оказывать поддержку войскам 14-й армии на приморском направлении, не допускать прорыва кораблей противника в Кольский и Мотовский заливы, препятствовать высадке неприятельских десантов на мурманском побережье. Финских военно-морских сил в Баренцевом море не было. Но учитывалось, что флоты Англии, Франции и других империалистических государств могли в любое время появиться на Севере и атаковать наши корабли и базы. Это предположение подтверждали и следующие слова английского генерала Губерта Гофа:

"Я убежден, что рано или поздно нам придется воевать с Россией… Мы должны послать морскую эскадру в Петсамо, чтобы уничтожить русский флот, базирующийся в Арктическом море, защитить левый фланг финнов и блокировать Мурманск".[134]

Развертывание сил Северного флота проводилось еще до начала военных действий, по мере нарастания конфликта и сосредоточения финской армии на советской границе. Когда стало ясно, что Финляндия в ближайшее время начнет войну против СССР, Советское правительство дало указание Главному Командованию Красной Армии принять необходимые меры для надежного прикрытия страны с северо-запада. В частности, было проведено развертывание частей 14-й армии к государственной границе. Осуществлялось оно при содействии Северного флота.

В ответ на провокационные действия финской военщины на границе 14-я армия получила приказ перейти в наступление и овладеть западной частью полуостровов Средний и Рыбачий, которые находились на фланге фронта и контролировали вход в Кольский залив и Печенгскую губу. Для решения этой задачи были созданы две группы войск. Одной из них предстояло наступать на полуострове Средний, другой — на Рыбачьем. Для артиллерийского содействия первой группе командование Северного флота выделило эскадренный миноносец "Карл Либкнехт", а второй — отряд кораблей, включавший сторожевой корабль «Гроза», два пограничных сторожевика и три тральщика. Обеспечивающие силы составляли несколько эскадренных миноносцев, подводные лодки и авиация.

"Карл Либкнехт" (командир капитан-лейтенант Д. Г. Нагорный), получив приказ обстрелять становище Пумманки и

Мааттивуоно на полуострове Средний, вышел в Мотовский залив и занял назначенную для него позицию. Корабли, выделенные для содействия наступлению войск второй группы, 30 ноября развернулись вдоль западного побережья полуострова Рыбачий.

Для прикрытия кораблей артиллерийской поддержки с моря в районе мысов Маккаур и Вардё заняли позиции подводные лодки «Щ-402» (командир капитан-лейтенант Б. К. Бакунин) и «Щ-404» (командир капитан-лейтенант В. А. Иванов). На подходах к полуостровам Средний и Рыбачий в заливе Варангер-фьорд маневрировали эскадренные миноносцы «Грозный» (командир капитан-лейтенант А. Я. Филиппов) и «Куйбышев» (командир капитан-лейтенант Е. М. Крашенинников). Шесть самолетов МБР-2 из 118-го авиаполка вели воздушную разведку в районах Варангер-фьорда и Тана-фьорда с задачей своевременно обнаружить вражеские корабли.

В 8 час. 30 мин. 30 ноября войска 14-й армии начали наступление на полуостровах Средний и Рыбачий. Корабли Северного флота открыли огонь по намеченным береговым целям.

К концу первого дня боевых действий советские войска при содействии флота полностью овладели полуостровами Средний и Рыбачий и начали развивать наступление на Петсамо. Для разведки обороны противника 1 декабря в Печенгскую губу были посланы сторожевой корабль «Гроза» под командованием капитан-лейтенанта В. М. Древницкого и два тральщика. Прикрывали их с моря у входа в Петсамо эскадренные миноносцы «Грозный» и «Куйбышев».

Войдя в Печенгскую губу, сторожевик в 11 час. 16 мин. открыл огонь по предполагаемому местонахождению финских береговых батарей, а затем начал обстрел Линахамари — небольшого финского порта, расположенного в глубине губы. Не встречая противодействия противника, тральщики с поставленными тралами направились к Петсамо. За ними последовала «Гроза», продолжая вести огонь по порту Линахамари. К 14 час. корабли подошли к Петсамо, на подступах которого уже вели бои части 104-й дивизии 14-й армии. Сторожевик «Гроза», получив приказание подавить пулеметную точку, установленную на колокольне, меткими залпами уничтожил ее. Советские войска к вечеру овладели портами Линахамари и Петсамо и без паузы продолжали наступление на запад.

С овладением советскими войсками портами Линахамари и Петсамо командование флота организовало их оборону с моря. На подходах к Печенгской губе были выставлены постоянные дозоры надводных кораблей и подводных лодок. Одновременно

гидрографы провели необходимые работы по навигационному оборудованию этого района моря.

После перенесения военных действий в глубь территории Финляндии Северный флот выполнял задачи по обеспечению воинских перевозок и охране побережья от возможных ударов морских сил империалистических государств, стоявших за спиной Финляндии.

Для наступления на Наутси командование 14-й армии выделило 52-ю дивизию и некоторые другие части. Переброска этих войск из Мурманска в Петсамо была возложена на Северный флот. Она началась в первых числах декабря 1939 г. и продолжалась до 12 марта 1940 г. Погрузка войск на транспорты производилась в различных пунктах Кольского залива. Переход судов в Петсамо совершался в составе конвоев. В качестве кораблей охранения использовались эскадренные миноносцы и сторожевые корабли. На подходах к Кольскому заливу и Петсамо постоянно находились подводные лодки, иногда развертывался также дозор из надводных кораблей. Авиация вела систематическую воздушную разведку.

За три месяца в Петсамо морем было доставлено около 29 тыс. бойцов с вооружением и до 35 тыс. тонн различных грузов. Перевозки осуществлялись при сильных морозах, достигавших 45 °С. Еще более сложными были условия в Белом море, где корабли Северного флота в период с 21 декабря 1939 г. по 1 января 1940 г. перебросили из Архангельска в Кемь около двух дивизий с полным вооружением и другими военными грузами. Перевозки производились с помощью ледоколов.

На случай нападения военно-морских сил империалистических стран, поддерживавших Финляндию, на подходах к базам и наиболее важным пунктам побережья были выставлены постоянные корабельные дозоры, главным образом из сторожевых кораблей, переоборудованных из рыболовных траулеров. В районе горла Белого моря, у выхода из Кольского залива и в Варангер-фьорде непрерывно находились подводные лодки.

В январе 1940 г. на подходах к Печенгской губе надводные минные заградители «Пушкин» и «Мурман» поставили оборонительное минное заграждение из нескольких линий и отдельных банок (свыше 200 мин). В феврале «Мурман» выставил в этом районе дополнительные минные заграждения из 170 мин. В занятых войсками портах, а затем на побережье полуостровов Средний и Рыбачий были установлены береговые батареи. Чтобы усилить разведку на морском направлении, в район мыса Нордкин были выдвинуты подводные лодки.

В начале марта 1940 г. Красная Армия разгромила основные силы противника на Карельском перешейке и принудила его капитулировать. 13 марта военные действия прекратились повсеместно. На основании мирного договора, заключенного с правительством Финляндии, часть полуостровов Средний и Рыбачий отошла к Советскому Союзу, а СССР обязался вывести свои войска из области Петсамо, добровольно уступленной им Финляндии по договору 1920 г…

Присоединение полуостровов Рыбачий и Средний позволило Советскому Союзу существенно укрепить оборону Кольского залива и установить контроль над входом в Печенгскую губу.

Советские военно-морские силы на Балтийском и Северном морских театрах и в районе Ладожского озера на протяжении всей войны активно содействовали войскам Красной Армии, сыгравшей решающую роль в достижении победы над противником.

Военно-Морской Флот приобрел определенный опыт совместных действий с сухопутными войсками. На основании этого опыта были откорректированы оперативно-тактические документы и приняты меры к устранению недостатков в боевой подготовке флота, давших себя знать в ходе войны.

Советско-финляндская война показала, что сухопутные войска на Севере успешно могут действовать только при условии тесного взаимодействия с флотом.

Северный флот, заняв совместно с частями 14-й армии порты Линахамари и Петсамо, лишил Финляндию возможности получать от западноевропейских стран помощь морским путем, обеспечил своевременную перевозку войск на приморском направлении и защиту своего побережья.

Североморцы в советско-финляндской войне с честью выдержали боевое испытание. Действуя в чрезвычайно суровых климатических условиях, они показали образцы мужества, стойкости и выносливости при выполнении заданий командования. Советское правительство высоко оценило боевые заслуги воинов Северного флота в войне наградив 72 командира, старшины и краснофлотца орденами Советского Союза.

Глава пятая. Суровое испытание

В грозные дни

22 июня 1941 г. немецко-фашистские войска, заранее отмобилизованные и сосредоточенные на западных границах СССР, без объявления войны внезапно напали на Советский Союз. Фашистская Германия ставила своей целью, сокрушив в молниеносной войне Красную Армию и Военно-Морской Флот, уничтожить социалистический строй, истребить миллионы советских людей, поработить наш народ.

Советская страна вступила в смертельную схватку с гитлеровской коричневой чумой — злейшим врагом социализма и демократии. Началась Великая Отечественная война. На огромном фронте от Баренцева до Черного моря развернулась ожесточенная, невиданная в истории битва.

В упорных оборонительных сражениях на приморских направлениях важную роль играли действия Балтийского, Черноморского и Северного флотов. Надежно обеспечивая стратегические фланги Красной Армии, ведя совместно с сухопутными частями длительную оборону военно-морских баз, островов и побережий, советские моряки сковывали крупные силы противника, причиняли ему большие потери в людях и технике. Это замедляло темп наступления немецко-фашистских войск на главных стратегических направлениях, способствовало срыву фашистского плана молниеносной войны, рассчитанного на достижение решительной победы до наступления зимы.

Силы Северного флота к началу Великой Отечественной войны составляли: отдельный дивизион эскадренных миноносцев. (5 новых кораблей типа «Гремящий» и 3 старых типа "Новик"); бригада подводных лодок (15 больших, средних и малых лодок); соединение сторожевых кораблей (типа "Гроза"), тральщиков, заградителей и сторожевых катеров (типа МО-4) охраны водного района (ОВР) главной базы флота.[135] Помимо Полярного корабли базировались на Мурманск, Архангельск и другие порты. Военно-воздушные силы флота (командующий генерал-майор авиации А. А. Кузнецов) насчитывали 116 самолетов — бомбардировщиков, истребителей и разведчиков.[136] Береговая и противовоздушная оборона состояла из нескольких десятков батарей калибром до 180 мм. Флот располагал базами, аэродромами и подразделениями береговой обороны во всех важнейших пунктах, имел налаженную службу наблюдения и связи.

В предвоенные годы североморцы довольно основательно

освоили морской театр, получили определенный боевой опыт во время войны с Финляндией.

Флот в целом был подготовлен к решению задач современной войны. Однако ему многого еще недоставало: у него была слабой ремонтная база, не хватало аэродромов и некоторых видов оружия. Авиация состояла в основном из устаревших типов самолетов, причем в ее составе насчитывалось мало бомбардировщиков и вовсе не было торпедоносцев. Отдельные недостатки имелись в боевой подготовке кораблей и частей.

На случай развязывания империалистами войны против СССР с участием в ней на стороне агрессора Финляндии предусматривалось решение Северным флотом следующих задач: уничтожение флота противника при его появлении в Баренцевом и Белом морях; содействие 14-й армии в занятии Петсамо; совместная с 14-й армией оборона побережья полуостровов Средний, Рыбачий и Кольский; недопущение прохода кораблей противника в Белое море; совместная с частями Архангельского военного округа оборона побережья Белого моря; действия крейсерских подводных лодок на морских сообщениях противника у западного побережья Норвегии и пролива Скагеррак.[137]

Командовал флотом один из наиболее способных и энергичных советских флотоводцев контр-адмирал А. Г. Головко.[138] Членом Военного совета флота был опытный политработник дивизионный комиссар А. А. Николаев, начальником штаба — контр-адмирал С. Г. Кучеров, начальником политического управления дивизионный комиссар Н. А. Торик.

С началом войны силы Северного флота существенно увеличились. Он пополнился переоборудованными из торговых и промысловых судов сторожевыми кораблями, тральщиками и минными заградителями. По решению Государственного Комитета Обороны из состава Краснознаменного Балтийского флота по Беломорско-Балтийскому каналу в Заполярье было переведено восемь подводных лодок и несколько сторожевых и торпедных катеров. В дальнейшем североморцы непрерывно получали новые боевые корабли и самолеты, поступавшие от отечественной промышленности, от союзников и с других флотов.

В 1942 г. по Северному морскому пути впервые в истории советского Военно-Морского Флота из Владивостока на Северный морской театр за одну навигацию прошел отряд боевых кораблей. В него входили лидер «Баку» (командир капитан 3 ранга Б.П.Беляев), эскадренные миноносцы «Разумный» (командир капитан-лейтенант В. В. Федоров) и «Разъяренный» (командир капитан-лейтенант Я. И. Никольский). Проводкой отряда

руководил капитан 1 ранга В. Н. Обухов, имевший опыт плавания в Арктике. Обеспечивали переход несколько ледоколов и транспортов, на корабли в качестве консультантов были выделены опытные полярные капитаны В. И. Воронин и Т. А. Калинич.

Отряд вышел из Владивостока 15 июля 1942 г. и 30 июля прибыл в бухту Провидения, где пополнил запасы, произвел мелкий ремонт, затем корабли направились в Чукотское море. 17 августа они, следуя за ледоколом «Микоян», вошли в сплошное ледяное поле. Специальные устройства в виде деревянно-металлических «шуб» предохраняли корпуса кораблей от повреждений. В течение многих дней экипажи эскадренных миноносцев и сопровождавших их ледоколов вели героическую борьбу с ледяной стихией Арктики. Преодолению ими ледовых полей активно способствовала полярная авиация. Известный полярный летчик И. И. Черевичный проявил большое мастерство в поиске свободных проходов во льдах.

Выбравшись на чистую воду, отряд кораблей продолжал поход самостоятельно и 14 октября 1942 г. благополучно прибыл в Кольский залив. На подходах к заливу тихоокеанцев встретил командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головко на эскадренном миноносце «Гремящий». Он поздравил экипажи с завершением трудного перехода. За 61 ходовые сутки корабли прошли свыше 7 тыс. миль, из них около 1000 миль — во льдах. [139]

Успешная проводка кораблей Тихоокеанского флота Северным морским путем убедительно показала возможность широкого маневра силами между Северным и Тихоокеанским театрами через Арктический бассейн в обоих направлениях: как с запада на восток, так и с востока на запад.

В конце 1942 — начале 1943 г. группа подводных лодок под командованием Героя Советского Союза капитана 1 ранга А. В. Трипольского совершила беспримерный в истории подводного плавания переход с Дальнего Востока на Север через Тихий и Атлантический океаны общей протяженностью около 17 тыс. миль. «С-51» (командир капитан-лейтенант И. Ф. Кучеренко). «С-54» (командир капитан-лейтенант Д. К. Братишко), «С-55» (командир капитан-лейтенант Л. М. Сушкин), «С-56» (командир капитан-лейтенант Г. И. Щедрин) и «Л-15» (командир капитан 3 ранга В. И. Комаров), преодолев большие трудности, благополучно прибыли в Полярное. Шестую лодку — «Л-16» (командир капитан-лейтенант Д. Ф. Гусаров) на подходах к Сан-Франциско потопила неизвестная подводная лодка.

Переход в условиях военного времени через два океана и

девять морей показал высокие качества советских подводных лодок и от-.личную подготовку их экипажей. Особенно отличились штурманы (старшим из них на переходе шел дивизионный штурман старший лейтенант В. Ф. Паластров), которые в условиях частых сильных штормов обеспечили высокую точность кораблевождения.

Прибыв на Север, подводные лодки сразу же включились в боевую деятельность флота и в ходе войны добились немалых успехов.

Немецко-фашистское командование рассчитывало добиться своих целей в Заполярье в основном силами сухопутных войск. Поэтому в водах Северной Норвегии и Финляндии в начале войны оно располагало небольшим флотом, насчитывавшим один вспомогательный: крейсер, 8 эскадренных миноносцев и миноносцев, 30 сторожевых кораблей и тральщиков и несколько подводных лодок. Корабли базировались на Киркенес, Вардё, Гаммерфест и Тромсё. На аэродромах Северной Норвегии и Финляндии было сосредоточено до 400 различных боевых самолетов.

С провалом замысла молниеносного захвата советских баз с суши и ростом потерь в судах гитлеровцы оказались вынужденными пересмотреть свои планы ведения войны на Северном морском театре, значительно усилить группировку морских и воздушных сил и поставить перед флотом новые задачи. В начале 1942 г. противник перебросил на Север эскадру в составе новейшего линейного корабля «Тирпиц», тяжелых крейсеров "Адмирал Шеер", "Адмирал Хиппер" и «Лютцов», легкого крейсера «Кельн» и довел число эскадренных миноносцев до 20. Столько же стало подводных лодок, а количество самолетов в Норвегии и Финляндии увеличилось до 500.[140] Значительно пополнился состав противолодочных кораблей и тральщиков. Сосредоточив на Севере довольно крупные силы надводных кораблей, подводных лодок и авиации, гитлеровцы развернули активные действия на советских внешних и внутренних морских коммуникациях.

Нападение гитлеровцев не застало североморцев врасплох. В середине июня обстановка в приграничных районах Заполярья, как и на других наших морских театрах, крайне обострилась. 17 — 18 июня над полуостровами Средний и Рыбачий и над главной базой Полярное неоднократно появлялись немецкие самолеты-разведчики. Они подвергались обстрелу зенитной артиллерией, в воздух поднимались североморские истребители.

19 июня Военный совет Северного флота ввел повышенную оперативную готовность. В выполнении его указаний большую

помощь командованию соединений оказали на местах специалисты штаба флота. Управление политической пропаганды в те дни направило на корабли и в части 15 своих наиболее опытных политработников.[141]

В соответствии с указаниями Военного совета на подходах к базам и портам были развернуты корабельные дозоры и выставлены оборонительные минные заграждения. На театре стала вестись систематическая воздушная разведка, началось оборудование рейдов и якорных стоянок противолодочными и боносетевыми заграждениями. Были приняты необходимые меры по обеспечению безопасности: плавания между Мурманском и Архангельском.

Все это позволило флоту во всеоружии встретить врага. В первый же день войны трехорудийная 130-мм береговая батарея № 221 старшего лейтенанта П. Ф. Космачева, контролировавшая вход в Печенгскую губу, точным огнем потопила вражеский тральщик.

На следующий день, 23 июня, отличились зенитчики Северного флота. Батареи старших лейтенантов А. И. Казарина, А. П. Исаева и лейтенанта Б. А. Сацука сбили два фашистских самолета, которые упали в море.[142] 24 июня добилась успеха зенитная батарея старшего лейтенанта В. З. Стебенева, уничтожившая вражеский самолет в районе Полярного.[143] В этот же день боевой счет авиации Северного флота открыл командир эскадрильи 72-го авиаполка старший лейтенант Б. Ф. Сафонов, уничтоживший в воздушном бою вражеский самолет Хе-111.

В соответствии с обстановкой, сложившейся на театре, перед Северным флотом были поставлены следующие задачи: поддерживать сухопутные войска на мурманском направлении, защищать внутренние и внешние коммуникации страны в Заполярье и нарушать морские пути противника вдоль побережья Северной Норвегии.[144] С первых дней войны боевая деятельность североморцев приняла крайне сложный и напряженный характер. Это объяснялось необходимостью параллельно решать ряд больших и ответственных задач, а также огромной протяженностью морского театра. В таких условиях командованию флота приходилось постоянно распылять и без того ограниченные силы по нескольким операционным направлениям.

В период наступления противника на мурманском направлении, особую роль играла поддержка силами флота приморского фланга 14-й армии. В дальнейшем, когда обстановка на северном участке фронта стабилизировалась и гитлеровцы вынуждены были перейти к обороне, первостепенное значение

приобрели действия североморцев по защите своих и нарушению вражеских коммуникаций.

На Мурманском направлении

Немецко-фашистские войска, развернутые в Заполярье, начали наступление 29 июня. Гитлеровское командование ставило своей целью захватить Мурманск, Кировскую железную дорогу, выйти на побережье Белого моря и овладеть Архангельском.[145] На мурманском (приморском) направлении, которое противник рассматривал в качестве главного, наступление вел 19-й горнострелковый корпус, стремившийся захватить Мурманск и Полярное.

Первый удар превосходящих сил противника приняла на себя 14-я стрелковая дивизия. Она оказала врагу упорное сопротивление, но основные ее части, понеся потери, были вынуждены под его нарастающим натиском отходить с тяжелыми боями к Мурманску.

135-й же полк этой дивизии сумел закрепиться на перешейке полуострова Средний и не отступил ни на шаг. Гитлеровцы, придавая большое значение полуостровам Средний и Рыбачий, контролирующим выход из Печенгской губы, пытались с ходу захватить их. Однако советские войска успешно отбили все атаки врага, и ему пришлось на этом участке отказаться от наступления и перейти к обороне.

Отходившие части 14-й стрелковой дивизии вместе с 52-й стрелковой дивизией закрепились на рубеже реки Западная Лица. В июле здесь развернулись ожесточенные бои. Захватчики, не считаясь с большими потерями, стремились форсировать водный рубеж, прорвать нашу оборону и, выйдя на побережье Кольского залива, овладеть Мурманском и Полярным.

Советские воины успешно отражали атаки противника, имевшего превосходство в численности войск и авиации. В те исключительно тяжелые дни обороны Заполярья Северный флот приложил: большие усилия, чтобы помочь 14-й армии сорвать новый натиск врага. Эта помощь выражалась в артиллерийской и авиационной: поддержке действий оборонявшихся войск, в высадке тактических и разведывательно-диверсионных десантов на побережье, занятое гитлеровцами, в формировании из моряков подразделений для усиления армейских частей и в обеспечении воинских перевозок.

Корабли флота оказывали артиллерийскую поддержку приморскому флангу 14-й армии с самого начала военных действий, 29 июня, когда 135-й стрелковый полк, оборонявший полуостров Средний, подвергся ожесточенным вражеским атакам, эскадренный миноносец «Куйбышев» под командованием

капитан-лейтенанта С. Н. Максимова несколько часов вел орудийный огонь по наступающим частям противника.[146] На следующий день для артиллерийской поддержки полка в Мотовский залив вышли эскадренные миноносцы «Куйбышев» и «Урицкий» и два сторожевых катера МО. В течение трех часов они обстреливали немецко-фашистские войска на подходах к полуострову Средний. При этом корабли подверглись атакам 18 пикирующих бомбардировщиков, но благодаря умелым действиям своих зенитчиков и удачному маневрированию потерь не понесли. Отбив атаку самолетов, они ушли в море, в полосу тумана.

Для снятия с берега группы корректировщиков был послан сторожевой катер «МО-121». В это время фашистская авиация повторила налет. Не обнаружив более крупной цели, 18 «юнкерсов» обрушили удар на катер. В этом неравном бою экипаж охотника проявил исключительное мужество. Искусство зенитчиков, точные и слаженные действия командира, рулевого, наблюдателей и мотористов позволили катеру, вооруженному лишь двумя 45-мм орудиями и двумя крупнокалиберными пулеметами, выиграть единоборство со стаей «юнкерсов», сбив два из них. «МО-121» при этом получил: серьезные повреждения, но боеспособности не потерял.

В последующие дни артиллерийский обстрел наступавшего противника вели сторожевые корабли «Гроза» и «Смерч», сторожевые: катера типа МО, а с сентября 1941 г. — новые эскадренные миноносцы типа «Гремящий». Эта помощь 135-му стрелковому полку, у которого почти не было своей артиллерии, сыграла существенную роль в срыве наступления фашистских войск на полуострова Средний и Рыбачий.

Еще активнее корабли и береговая артиллерия Северного флота поддерживали войска, оборонявшиеся на рубеже реки Западная Лица. Они наносили удары по скоплениям противника, прикрывали перегруппировку своих войск и эвакуацию раненых морем, подавляли вражеские артиллерийские и минометные батареи, обеспечивали высадку десантов.

Корабли обычно вели огонь из района Мотовского залива по за-лвкам сухопутного командования в зависимости от обстановки — на ходу или с заранее оборудованных якорных позиций. В первые дни войны они нередко стреляли по площадям, что не всегда давало большой эффект. В дальнейшем, по мере накопления боевого опыта, с улучшением организации стрельбы и при широком использовании береговых корректировочных постов, точность огня корабельной артиллерии по береговым целям значительно повысилась.

Наибольшую угрозу для кораблей на огневых позициях представляла вражеская авиация. Для прикрытия их с воздуха выделялось от двух до шести истребителей. При появлении фашистских самолетов корабли открывали по ним огонь и начинали маневрировать. В результате авиации противника, совершившей в 1941 г. около 30 налетов на район Мотовского залива, не удалось причинить кораблям существенного ущерба.

Систематическим ударам вражеских самолетов подвергалась главная база флота. 20 июля 1941 г. группе немецких бомбардировщиков, зашедших со стороны солнца, удалось потопить здесь эскадренный миноносец «Стремительный». Поэтому личный состав частей противовоздушной обороны и кораблей, стоявших в Полярном, находился в постоянной готовности к отражению атак фашистских самолетов.

Из состава береговой обороны в артиллерийской поддержке приморского фланга 14-й армии участвовала главным образом батарея № 221, установленная на полуострове Средний.

С наступлением глубокой осени и полярной ночи тактика использования корабельной артиллерии для стрельбы по береговым целям существенно изменилась. Корабли перешли от коротких огневых налетов к ежедневным длительным обстрелам укреплений противника. Обычно огонь велся двухорудийными залпами с различными временными интервалами. Поэтому гитлеровцы не только несли потери в живой силе и технике, но и постоянно находились в состоянии большого нервного напряжения.

В 1941 г. корабли Северного флота совершили 63 выхода для стрельбы по береговым целям и израсходовали 7344 снаряда калибра 102–130 мм. Из эскадренных миноносцев чаще всего такую задачу выполнял «Громкий» (10 выходов, выпущено 1730 снарядов), а из сторожевых кораблей-"Смерч" и «Гроза» (по 13 выходов). По неполным данным, корабли уничтожили 22 артиллерийские и минометные батареи, 17 станковых пулеметов, разрушили 116 дотов, блиндажей и землянок, взорвали 6 складов с боеприпасами, уничтожили большое количество вражеских солдат и офицеров.

Большую роль в поддержке приморского фланга 14-й армии в начальный период войны играла авиация Северного флота. Действия армейских авиационных частей в районе Мурманска в это время носили ограниченный характер — они в основном участвовали в отражении натиска врага на кандалакшском направлении.

Морская авиация в те дни наносила бомбоштурмовые удары по наступающему противнику и по его аэродромам, вела

воздушные бои, прикрывая свои войска и Мурманск с воздуха.

Летчикам-североморцам приходилось действовать в тяжелых условиях. Враг имел не только численное, но и качественное преимущество в авиации. Особого напряжения действия в воздухе достигли в период с июля по сентябрь, когда бои на мурманском направлении приобрели наиболее ожесточенный характер. Непрестанные атаки врага, стремившегося любой ценой захватить Мурманск, поддерживали крупные авиационные силы. Над позициями советских войск появились группы по 50 — 60 бомбардировщиков под прикрытием нескольких десятков истребителей. В свою очередь советская авиация для нанесения бомбардировочных и штурмовых ударов в этот период ежедневно совершала до 150 самолето-вылетов. Причем бомбардировщики действовали небольшими группами (по 3 — 5 самолетов) под прикрытием истребителей, которым приходилось вылетать по три-четыре раза в день.

В жестоких боях тех дней ярко проявились высокие морально-боевые качества летчиков-североморцев. Среди мастеров воздушного боя особенно искусным был командир эскадрильи истребителей Борис Феоктистович Сафонов. По последним уточненным данным, за свою короткую боевую деятельность — до июня 1942 г. — он сбил 33 вражеских самолета, из них 30 лично и 3 в групповых боях. За выдающиеся боевые заслуги Сафонов через три месяца после начала войны был удостоен высокого звания Героя Советского Союза, а в июне 1942 г. — второй медали "Золотая Звезда".

15 сентября 1941 г. 52 вражеских самолета направились для нанесения удара по советским войскам на рубеже реки Западная Лица. Навстречу этой армаде поднялись семь истребителей во главе с Б. Ф. Сафоновым.[147] Несмотря на огромное численное превосходство противника, советские самолеты, ведомые бесстрашным командиром, решительно атаковали врага. Завязался ожесточенный воздушный бой, в котором североморские летчики уничтожили 10 фашистских самолетов. Два из них сбил Сафонов. Не выдержав столь решительной атаки, гитлеровцы отказались от выполнения задачи и, беспорядочно сбросив бомбы, поспешили уйти на свои аэродромы. В тот же день истребители эскадрильи Б. Ф. Сафонова уничтожили в воздушных боях еще 8 вражеских самолетов.

За шесть месяцев 1941 г. авиация Северного флота совершила около 10 тыс. самолето-вылетов, из них 70 % — для поддержки действий 14-й армии.[148] За это время североморские летчики уничтожили около 150 самолетов, 10 артиллерийских и минометных батарей, 11 складов, 76 автомашин, несколько

мостов и переправ и большое количество вражеских солдат и офицеров.

Наиболее существенной помощью войскам 14-й армии на приморском направлении была высадка флотом морских десантов. По своей численности они были небольшими (от батальона до бригады морской пехоты), но их действия отличались высокой эффективностью.

В период наиболее тяжелых боев на мурманском направлении Северный флот высадил во фланг и тыл противника несколько тактических десантов. Их задача состояла в том, чтобы, задержав наступление немецко-фашистских войск на Мурманск, дать возможность нашим войскам получить подкрепления и усилить свои позиции на занимаемых рубежах обороны.

Северный флот не имел подготовленных к десантным действиям частей морской пехоты и десантных судов специальной постройки. Поэтому десанты пришлось формировать наспех, преимущественно из моряков-добровольцев или стрелковых частей. Недостатка в желающих пойти на сухопутный фронт не было. На призыв командования в течение нескольких дней свыше 12 тыс. человек подали рапорты с просьбой о зачислении в отряды морской пехоты.[149] Буквально в два-три дня было сформировано несколько таких отрядов. Одни из них приняли участие в десантах, другими были усилены сухопутные части, занимавшие оборону на рубеже реки Западная Лица.

В десантах в качестве высадочных средств обычно использовались военные корабли, преимущественно сторожевики, тральщики и катера МО, но и их не хватало. Обстановка на сухопутном фронте оставалась напряженной, нередко советские войска нуждались в срочной помощи. Поэтому десантные части для специальной подготовки времени не имели. Не было его и для подготовки необходимой в таких случаях документации — все делалось на основании устных приказов начальников.

Высадку приходилось осуществлять в период полярного дня в условиях господства в воздухе вражеской авиации. Это существенно влияло на характер десантных действий, способы их обеспечения и выбор района высадки. Обычно десанты действовали всего в нескольких километрах от линии фронта. Их высадку обеспечивали эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и самолеты-истребители.

Первым был высажен десантный отряд из 529 человек в губе Нерпичья 6 июля 1941 г..[150] При этом он не встретил противодействия противника.

В ночь на 8 июля в районе губы Андреева высадился второй тактический десант в составе 500 человек с целью отвлечь

наступающего противника с главного направления. Отряд успешно выполнил свою задачу и на следующий день был снят кораблями Северного флота. Первый отряд пробился к частям 52-й стрелковой дивизии и, соединившись с ними, принял участие в отражении натиска врага.

Дальнейшее обострение обстановки на рубеже Западной Лицы побудило командование 14-й армии и Северного флота высадить в тылу гитлеровцев более крупные силы. В состав третьего десанта вошли стрелковый полк и отдельный батальон морской пехоты (общей численностью 1600 человек), возглавляемые майором А. А. Шикитой, а также 18 различных кораблей. Командование кораблями и обеспечение высадки было возложено на капитана 1 ранга В. И. Платонова. Десант, сформированный в течение нескольких часов, 14 июля под прикрытием авиации и при артиллерийском содействии эскадренных миноносцев высадился на западном берегу губы Большая Западная Лица.

Противник, оттянув с фронта довольно крупные силы, предпринял против группы Шикиты ожесточенную контратаку, но не смог сбросить ее в море. Для поддержки высаженных войск 16 июля был направлен стрелковый батальон.

Всех своих задач десант решить не смог, но он оказал существенную помощь 14-й армии в срыве июльского наступления гитлеровцев на Мурманск.

Тяжелая обстановка на сухопутном фронте вынудила командование Северного флота срочно создавать новые части и соединения морской пехоты. В течение 1941 г. им были сформированы отдельная бригада, несколько полков и батальонов общей численностью 10 тыс. человек.[151] Части и подразделения моряков, включенные в состав стрелковых соединений, значительно усилили войска 14-й армии на мурманском направлении. Моряки-добровольцы, среди которых было много коммунистов и комсомольцев, обычно направлялись на наиболее ответственные участки фронта. В жестоких боях с врагом они проявляли образцы воинской доблести, бесстрашия и героизма.

Одним из первых североморцев пошел на сухопутный фронт комсомолец старший сержант В. П. Кисляков. В одном из боев в июле 1941 г. он заменил убитого командира взвода, и бойцы под его командованием в течение нескольких часов успешно отражали яростные атаки превосходящих сил противника. В этой схватке советские воины во главе с Кисляковым уничтожили десятки вражеских солдат.[152]

За героизм, проявленный в борьбе с немецко-фашистскими

захватчиками, Президиум Верховного Совета СССР присвоил Василию Павловичу Кислякову высокое звание Героя Советского Союза.

Навсегда останется в памяти советских людей легендарный подвиг североморца И. М. Сивко. 2 августа 1941 г., прикрывая отход своих товарищей, бесстрашный воин стойко оборонял важную высоту. Когда у Сивко кончились патроны, фашисты попытались взять его в плен. Подпустив их совсем близко, краснофлотец встал во весь рост и с возгласом "Русские в плен не сдаются!" взорвал последнюю гранату. Уничтожив врагов, североморец погиб и сам. Ивану Михайловичу Сивко посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В бессмертных подвигах защитников Заполярья ярко проявлялись их высокие морально-боевые качества. Большую роль в воспитании этих качеств играла партийно-политическая работа, личный пример мастерства и бесстрашия коммунистов в бою. Командиры и политработники частей и подразделений морской пехоты всегда находились в гуще бойцов, хорошо знали их запросы и настроения. Это позволяло им поддерживать у воинов высокий боевой дух, вселять в них веру в победу. Коммунисты всегда шли впереди, находились там, где всего труднее. Так, военком батальона старший политрук Ф. Н. Дубовой неоднократно лично возглавлял атаку своих, бойцов. 28 декабря 1941 г. в ожесточенном бою с гитлеровцами он пал смертью храбрых, до конца выполнив свой воинский долг.[153]

Таким образом, к октябрю 1941 г. объединенными усилиями приморской группы войск 14-й армии и моряков Северного флота вражеский план захвата Мурманска и Полярного был сорван. Хваленые гитлеровские горноегерские дивизии, привыкшие к легким победам на Западе, впервые испытали горечь поражения в советском Заполярье. Понеся большие потери в живой силе и боевой технике, они смогли продвинуться на приморском направлении всего лишь на несколько десятков километров.

В 1942 г. Северный флот продолжал оказывать активное содействие 14-й армии на мурманском направлении. В поддержке сухопутных войск, как и в 1941 г., принимали участие надводные корабли, береговая артиллерия, авиация и части морской пехоты.

Существенную помощь войскам 14-й армии по-прежнему оказывали десанты, высаживаемые во фланг и тыл противника. Наиболее крупный из них был высажен на южном побережье Мотовского залива в ночь на 28 апреля. Он явился составной частью апрельско-майской наступательной операции, проводившейся войсками Карельского фронта во взаимодействии с Северным флотом с целью окружить и уничтожить

западнолицкую группировку противника и сорвать готовившееся ее новое наступление на Мурманск. Главный удар должны были нанести соединения 14-й армии южнее Мотовского залива. Перед Северным флотом ставилась задача высадкой в тылу противника тактического десанта содействовать прорыву вражеской обороны на направлении главного удара.[154] Для участия в операции флот выделил 12-ю отдельную бригаду морской пехоты (6065 человек) полковника В. В. Рассохина, приданный ей разведывательный отряд штаба флота (170 человек), а также 44 корабля (эскадренные миноносцы, сторожевые корабли, тральщики и различные катера) под командованием капитана 1 ранга В. И. Платонова. Общее руководство морской частью операции осуществлял командующий флотом вице-адмирал А. Г. Головко.

План, разработанный штабом флота, предусматривал высадку десанта на широком фронте между губами Большая Западная Лица и Титовка одновременно в нескольких пунктах в период с 0 час. до 2 час. 30 мин. В целях отвлечения внимания противника от мест высадки 12-й бригады предусматривалось десантирование в районе губы Титовка разведотряда под командованием лейтенанта В. Н. Леонова.

В целях скрытности подготовка десанта проводилась в различных пунктах, а переход морем намечалось произвести небольшими группами кораблей с последующим сосредоточением их в назначенном районе. Для артиллерийской поддержки десанта выделялись эскадренный миноносец «Громкий», сторожевые корабли «Рубин» и «Смерч» и 9 сторожевых катеров. Около 200 самолетов флота и Карельского фронта должны были осуществлять авиационное обеспечение десантных действий, несколько подводных лодок, развернутых на позициях севернее полуострова Рыбачий, — прикрывать район высадки с моря. На случай появления здесь кораблей противника в главной базе в повышенной готовности к выходу в море находились эскадренные миноносцы. Все приготовления проводились под видом учения, и только с выходом кораблей в море личному составу была объявлена боевая задача.

В ночь на 27 апреля корабли вышли в море и совершили переход отдельными отрядами, прижимаясь к южному и северному берегам Мотовского залива. С наступлением темноты они подошли к назначенным местам. Береговые батареи и корабли артиллерийской поддержки открыли огонь по району Титовки, где действовал демонстративный десант. Тем временем главные силы, как и предусматривалось планом, были высажены без предварительной артподготовки в трех пунктах. Противник, застигнутый врасплох, не смог оказать противодействия.

Десантные подразделения высадились быстро и без потерь. При этом экипажи кораблей действовали четко, смело и решительно. В ряде случаев из-за крупной волны поданные на скалистый берег сходни не доставали береговой кромки, и тогда моряки прыгали в ледяную воду и на руках держали их, чтобы десантники сухими уходили в бой.

Подразделения первого броска, доставленные сторожевыми катерами МО, быстро захватили плацдарм, на который затем были высажены главные силы десанта с боевой техникой. 12-я бригада морской пехоты тут же начала наступление и, действуя в условиях труднопроходимой местности и гололедицы, в первый день продвинулась на 11 км.

Противник был вынужден бросить против десанта свои резервы. Натиск морских пехотинцев стал ослабевать. К тому же резко изменилась погода похолодало, наступили заморозки, а десантники не имели теплого обмундирования. Воспользовавшись тем, что наступление войск 14-й армии не увенчалось успехом, гитлеровское командование сняло часть своих сил с фронта и направило их на борьбу с десантом. Отражая натиск превосходящих сил противника, бригада морской пехоты перешла к обороне. Большую помощь ей оказывали корабли и флотская авиация, усилившие удары по гитлеровским войскам с моря и воздуха. Эскадренные миноносцы «Гремящий», "Сокрушительный", «Грозный» и «Громкий», произведя 11 стрельб, выпустили по врагу 1312 130-мм снарядов.[155]

Для усиления десанта на плацдарм дополнительно были высажены подразделения в составе 2660 человек.[156] Но этого оказалось недостаточно для того, чтобы удержать занятые рубежи. Под давлением крупных сил противника десант стал постепенно отходить к берегу и 13 мая был снят кораблями.

Несмотря на то что наступательная операция войск 14-й армии и частей Северного флота не получила развития, она позволила сковать значительные силы врага и сорвать готовившееся новое наступление немецко-фашистских войск на Мурманск.[157] Воины, принимавшие в ней участие, показали образцы стойкости и мужества. Особенно отличились морские пехотинцы, которым пришлось действовать против численно превосходящего противника и в крайне неблагоприятных условиях погоды. Многие из них в час сурового испытания решили вступить в ряды коммунистов. Когда корабли подходили к берегу и готовились к высадке первого броска, более 150 воинов подали заявления с просьбой принять в ряды Коммунистической партии.[158]

Противник, понеся значительные потери в боях, после

апрельско-майской наступательной операции войск 14-й армии и Северного флота уже не помышлял о наступлении на Мурманск. Боевые действия на приморском участке фронта в последующем ограничивались минометно-артиллерийской перестрелкой. Северный флот продолжал высаживать в тылу гитлеровцев небольшие разведывательно-диверсионные десанты для уничтожения вражеских опорных пунктов и береговых батарей, установленных на южном побережье Мотовского залива. Так, в ночь на 11 сентября 1942 г. отряд из 375 бойцов морской пехоты десантировался в районе мыса Пикшуев под прикрытием береговой и полевой артиллерии. Переход сторожевых катеров МО и катеров-тральщиков был осуществлен скрытно. Гитлеровцы, застигнутые врасплох, не смогли оказать серьезного сопротивления. Десантники полностью разгромили опорный пункт врага, уничтожили около 200 немецких солдат и офицеров, а остальных захватили в плен.

За успешные действия во вражеском тылу и проявленное мужество многие десантники удостоились орденов и медалей Советского Союза. Среди награжденных был Виктор Леонов, добровольно пришедший в разведывательный отряд Северного флота из бригады подводных лодок. Он участвовал во многих рейдах в тыл противника сначала как рядовой боец, а затем в качестве командира разведывательного отряда. Имя легендарного разведчика Северного флота, впоследствии дважды Героя Советского Союза, стало символом мужества, отваги и героизма североморцев в годы Великой Отечественной войны.

Летом 1942 г. была принята новая организация сил, действовавших на приморском направлении. В связи с оторванностью частей, защищавших полуострова Средний и Рыбачий, от основных войск 14-й армии Ставка Верховного Главнокомандования возложила оборону этого района целиком на Северный флот. Учитывая опыт других флотов, в частности Черноморского,[159] командование Военно-Морского Флота в конце июля создало Северный оборонительный район (СОР),[160] в состав которого вошли три морские бригады (12, 63 и 254-я), несколько отдельных батальонов и береговые батареи, установленные на полуостровах Средний и Рыбачий. Командующим СОР был назначен генерал С. И. Кабанов, до этого возглавлявший героическую оборону военно-морской базы Ханко. Создание Северного оборонительного района улучшило управление разнородными силами на этом участке фронта и способствовало совершенствованию взаимодействия флота с войсками 14-й армии.

Сокрушительные удары

Северная Норвегия представляет собой гористую и малонаселенную область со слабо развитой системой железных и шоссейных дорог. Поэтому морские пути вдоль ее побережья имели для Германии исключительное значение.

"…Ведение войны в этой пустынной местности, — пишет бывший фашистский адмирал Руге, — полностью зависело от возможности продолжать морские перевозки".[161]

По морю доставлялись в Северную Норвегию и Финляндию немецко-фашистские войска и все виды снабжения для них, а в обратном направлении — никель и железная руда, в которых германская военная промышленность испытывала острую нужду. Важнейшее стратегическое сырье вывозилось через порты Линахамари и Киркенес круглый год. Средний месячный грузооборот в 1942 г. достигал 500 тыс. т.

Восточная часть морского пути вдоль Северной Норвегии от Киркенеса до Хоннингсвога протяженностью 170 миль представляет собой открытый участок с далеко выступающими в море полуостровами и глубоководными фьордами (заливами). Наиболее крупные из них — Варангер-фьорд, Тана-фьорд, Лаксе-фьорд и Порсангер-фьорд. Глубины на восточном участке коммуникации сравнительно небольшие (до 200 м), и только в некоторых фьордах они достигают 500 м. Поэтому здесь возможна постановка якорных мин.

Совсем иной характер имеет западный участок коммуникации, простирающийся на 180 миль от Хоннингсвога до Тромсё. Побережье этого участка больше восточного изрезано глубоко вдающимися в материк фьордами, прикрытыми с моря широкой полосой шхер.

На западном участке коммуникации суда совершали переход по шхерному фарватеру, а между Хоннингсвогом и портами Варангер-фъорда — открытым морем.

На открытом участке коммуникации суда противника двигались в 5 — 30 каб. от берега, стремясь в наиболее опасных местах как можно ближе прижаться к нему. Изрезанность побережья глубокими фьордами, наличие широкой полосы шхер, частые штормы в осеннее и зимнее время, сильные приливо-отливные течения, ограниченная и часто меняющаяся видимость и, наконец, чередование полярного дня и полярной ночи затрудняли плавание судов и ведение боевых действий в этом районе. В этих условиях от моряков требовались хорошее знание театра и высокая штурманская подготовка.

В начале войны гитлеровцы в расчете на молниеносную победу не перебрасывали на Север значительных морских сил, их транспорты обычно следовали по прибрежной коммуникации без

охранения. Лишь отдельные суда с наиболее ценным грузом сопровождались боевыми кораблями. Однако после первых серьезных потерь от ударов подводных лодок Северного флота противник был вынужден усилить защиту своих морских коммуникаций и ввести с осени 1941 г. конвоирование судов. Стремясь создать благоприятный режим для судоходства в прибрежных водах, он произвел соответствующее оборудование театра и развертывание сил противолодочной, противоминной, противовоздушной и противокатерной обороны.

На первых порах фашистский конвой обычно включал 3 — 4 транспорта и столько же кораблей охранения. Но по мере усиления ударов Северного флота немецко-фашистскому командованию пришлось непрерывно увеличивать силы эскорта. С воздуха конвой на всем пути следования прикрывала истребительная авиация, которая могла базироваться на многие аэродромы и посадочные площадки в Луостари, Хейбуктене, Киркенесе, Банаке, Гаммерфесте, Тромсё и Бардуфосе.

Усиливая оборону своих коммуникаций прежде всего от советских подводных лодок, которые в первый период войны представляли наибольшую угрозу для фашистских судов, противник в октябре 1941 г. срочно перебросил на Север значительное количество противолодочных кораблей и тральщиков. У входа в порты Киркенес и Линахамари гитлеровцы оборудовали противолодочные сети и акустические посты наблюдения. На подходах ко всем портам были установлены корабельные дозоры. В районах, наиболее благоприятных для действий подводных лодок, противник систематически осуществлял поиск их силами эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей и катеров, вооруженных гидроакустическими станциями и глубинными бомбами. В местах, где была высока минная опасность, перед проводкой конвоев производилось траление. На побережье в районе портов, у входа в фьорды, на выходах из шхерного фарватера и в узкостях гитлеровцы установили береговые и зенитные батареи, а вдоль всего побережья развернули посты наблюдения: и связи.

Характер прибрежной коммуникации и сравнительно небольшая удаленность ее от баз Северного флота позволяли ему использовать для нарушения вражеских перевозок почти все свои силы. Однако в начальный период войны, когда его авиация и надводные корабли главным образом решали задачи непосредственного содействия приморскому флангу советских войск, борьбу с судоходством противника вели в основном подводные лодки.

Подводные силы Северного флота были сведены в бригаду.

Командовал соединением один из старейших советских подводников капитан 1 ранга Н. И. Виноградов, его заместителем по политической части был полковой комиссар И. П. Козлов. Виноградов вступил в командование бригадой незадолго до начала войны, но благодаря своей энергии и большому опыту за короткий срок смог многое сделать для повышения боевой подготовки личного состава. Под его командованием североморские подводники вели боевые действия в наиболее тяжелый период Великой Отечественной войны.

Бригада насчитывала 15 подводных кораблей различных типов.[162] Большинство их составляли средние лодки типа Щ и малые типа М. Командовали подводными лодками в основном молодые офицеры, окончившие Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе в 1934 — 1936 гг. Во главе дивизионов стояли капитаны 2 ранга И. А. Колышкин, М. И. Гаджиев и капитан 3 ранга Н. И. Морозов, опытные учителя, воспитатели подводников.

22 июня к берегам Норвегии вышли четыре лодки. Они заняли позиции между Варангер-фьордом и портом Гаммерфест.

Действиями подводных лодок на коммуникациях противника руководил лично командующий флотом. Обычно в море одновременно выходило 4 — 5 лодок. Каждой из них нарезалась определенная позиция.

Позиционный метод, широко применявшийся еще в первую мировую войну, был хорошо отработан советскими подводниками. Командование Северного флота вдоль северного побережья Норвегии определило несколько позиций, позволявших контролировать движение неприятельских судов на всем пути их следования. Позиции устанавливались вблизи портов или на выходах из фьордов. Размеры их зависели главным образом от географических условий района.

Находясь на позициях, лодки вели поиск противника самостоятельно, так как разведка коммуникаций в начале войны велась слабо, а наведение лодок на цель другими силами вообще не практиковалось. В период полярного дня лодки действовали в подводном положении, используя для наблюдения за обстановкой перископ. В целях скрытности для зарядки аккумуляторных батарей они уходили в открытое море.

До сентября 1941 г. подводные лодки флота совершили 22 выхода на коммуникации противника. Первой боевого успеха добилась «Щ-402» под командованием капитан-лейтенанта Н. Г. Столбова. 14 июля она проникла в порт Хоннингсвог и двухторпедиым залпом потопила транспорт тоннажем 3000 брт.

21 августа «М-172» под командованием капитан-лейтенанта

И. И. Фисановича (обеспечивающим был командир дивизиона капитан 2 ранга И. А. Колышкин) прорвалась в порт Линахамари и уничтожила стоявшее под разгрузкой крупное судно. На следующий день, выходя из Печенгской губы, она обнаружила и, удачно атаковав, отправила на дно неприятельскую яхту.

26 сентября в Линахамари прорвалась подводная лодка «М-174» (командир капитан-лейтенант Н. Е. Егоров). Обнаружив стоявший у причала вражеский транспорт, она вышла в атаку и поразила цель. В момент атаки противник заметил ее и долго преследовал. При выходе из Печенгской губы «М-174» села на банку, но благополучно снялась с нее и невредимой вернулась в свою базу.

2 октября 1941 г. в Петсамовуоно прорвалась подводная лодка «М-171», которую возглавлял капитан 3 ранга В. Г. Стариков. Командир заметил у причала два транспорта и выпустил по ним две торпеды. «М-171» тут же погрузилась на 25 м и направилась к выходу. Следуя вдоль восточного берега залива, она попала в противолодочную сеть. Но благодаря исключительной смелости, хладнокровию и искусным действиям командира, самоотверженности и высокой выучке экипажа подводная лодка смогла вырваться из западни и благополучно вернулась в свою базу.

Так были одержаны первые победы североморских подводников. Но командование флота не могло считать этот успех значительным. Невысокие результаты боевых походов подводников объяснялись, с одной стороны, ограниченностью морских перевозок противника в первые месяцы войны, а с другой — ошибками, допускавшимися командирами лодок при выполнении атак.

Осенью 1941 г. бригада пополнилась новыми кораблями. По решению Государственного Комитета Обороны из Ленинграда на Север были переведены шесть больших подводных лодок типа К и Л и две средние типа С.[163] Почти все их экипажи имели хорошую подготовку.

К этому времени соединение уже приобрело некоторый опыт борьбы на вражеских коммуникациях. Командиры лодок стали действовать более решительно, уверенно и грамотно. К тому же с наступлением полярной ночи подводные лодки могли производить зарядку аккумуляторных батарей у берега и тем самым дольше находиться на коммуникациях противника.

Штаб флота, располагая уточненными данными о маршрутах движения фашистских судов вдоль норвежского побережья, в конце 1941 г. несколько изменил нарезку позиций подводных лодок и ликвидировал разграничительные полосы между ними у

берега. Как показал опыт первых месяцев боевых действий подводников, эти полосы сковывали инициативу командиров. Отказ от них, по существу, явился началом перехода к более совершенному методу использования подводных лодок — крейсерству в ограниченных районах.

В первые месяцы войны выявился еще один существенный недостаток в деятельности лодок — малоэффективность способа прицельной стрельбы одиночными торпедами, объяснявшаяся усилением охранения транспортов и связанным с этим увеличением дистанции атаки. Поэтому командование бригады пришло к выводу о необходимости перехода к залповой стрельбе с временными интервалами. Этот способ хотя и увеличивал расход торпед, но зато повышал вероятность поражения цели, особенно при стрельбе с больших дистанций. Так, подводная лодка «Д-3» под командованием капитан-лейтенанта Ф. В. Константинова, применяя залповый метод стрельбы, в течение одного боевого похода (конец сентября — начало октября 1941 г.) уничтожила три вражеских транспорта.

С переходом к крейсерству в ограниченном районе и новому способу торпедной стрельбы результативность действий лодок значительно повысилась. Если до сентября 1941 г. подводники потопили всего 2 транспорта и один тральщик противника, то за следующие четыре месяца они уничтожили 29 транспортов и 4 боевых корабля. Особенно большого успеха добилась «Щ-421» под командованием капитана 3 ранга Н. А. Лунина. Действуя на западном участке вражеской коммуникации, она в ноябре 1941 г. уничтожила танкер и два транспорта. Капитан 3 ранга Н. А. Лунин добился успеха благодаря настойчивости в поиске противника, грамотному маневрированию при выходе в атаку и умелому применению залпового способа торпедной стрельбы.

С осени 1941 г. бригада подводных лодок для нарушения коммуникаций противника кроме торпед начала использовать "минное оружие и артиллерию. Первую минную постановку (в районе порта Барде) произвела «К-2» под командованием капитана 3 ранга В. П. Уткина.[164] Затем такое задание выполнили «К-23» (командир капитан 3 ранга Л. С. Потапов) и «К-1» (командир капитан 2 ранга М. П. Августинович). На минах, выставленных «К-23» у порта Киркенес, подорвался транспорт в 1930 брт, а на минных банках, поставленных «К-1» в проливе Брейсунд западнее мыса Нордкин, подорвались танкер и транспорт тоннажем по 5 тыс. брт.

Более активно подводники флота применяли минное оружие начиная с ноября 1941 г. Если за два предыдущих месяца они произвели в неприятельских водах три минные постановки, то в

дальнейшем выполняли в среднем три постановки в месяц. Одновременно расширилась и зона использования минных заграждений до Лоппского моря включительно. Всего подводные лодки флота в первый период войны совершили более двадцати выходов на минные постановки и выставили у вражеских баз, портов и в фьордах свыше 400 мин.

Артиллерийское оружие наиболее эффективно применяли крейсерские лодки типа К, вооруженные 100-мм пушками. Особенно преуспел в этом командир дивизиона капитан 2 ранга М. И. Гаджиев. По его инициативе лодки удачно применяли артиллерию как против транспортов, так и против боевых кораблей противника. Однако к помощи артиллерии подводники прибегали лишь в исключительных случаях, когда обстановка не позволяла выходить в торпедную атаку.

Первой применила артиллерию на Севере «К-2» (командир капитан 3 ранга В. П. Уткин). Это произошло 10 августа 1941 г. Правда, снаряды из-за большой дистанции не достигли цели. Но вторая артиллерийская атака, предпринятая этой лодкой 12 сентября в районе мыса Харбакен, завершилась потоплением вражеского транспорта.[165] При входе в гавань главной базы 19 сентября по инициативе командира боевой части лейтенанта З. М. Арванова, одобренной М. И. Гаджиевым, находившимся на борту лодки, в знак одержанной победы «К-2» произвела холостой выстрел из орудия. Такие выстрелы, возвещавшие о результатах боевого похода, вошли в обычай подводников-североморцев.

Успешно использовали артиллерию также «К-3» (командир капитан 3 ранга К. И. Малофеев) и «К-22» (командир капитан 2 ранга В. Н. Котельников).

Действуя на западном участке коммуникации, «К-3» 3 декабря 1941 г. обнаружила вражеский конвой в составе транспорта в 6 тыс. т и трех кораблей охранения. Лодка, выйдя в атаку с дистанции 20 каб., произвела четырехторпедный залп. Эскортные корабли стали забрасывать ее глубинными бомбами. По совету капитана 2 ранга М. И. Гаджиева, участвовавшего в походе, «К-3» всплыла и вступила в артиллерийский бой. В течение пяти минут она уничтожила сторожевой корабль и один сторожевой катер, другой катер обратила в бегство.[166] Это был первый на Севере артиллерийский бой подводной лодки с противолодочными кораблями противника.

"К-22" в двух боевых походах (в декабре 1941 г. и январе 1942 г.) уничтожила артиллерийским огнем несколько транспортов. В декабрьском походе, в котором участвовал командир бригады капитан 1 ранга Н. И. Виноградов, подводная лодка потопила большой транспорт, в трюмах которого

находилось 20 тыс. полушубков, предназначенных для немецко-фашистской армии на Севере.[167]

Таким образом, в первый год войны бригада подводных лодок Северного флота, действуя на коммуникациях противника, успешно использовала все виды оружия.

В 1942 г. немецко-фашистское командование продолжало усиливать оборону своих коммуникаций на Севере. Гитлеровцы на многих участках прикрыли их минными заграждениями, увеличили количество береговых батарей и наблюдательных постов. Корабли и авиация противолодочной обороны противника стали систематически вести поиск советских лодок в прибрежном районе, а при обнаружении их — более настойчиво преследовать. Нередко за один поход на подводную лодку сбрасывалось от 200 до 300 глубинных бомб. Количество кораблей охранения в составе конвоя возросло До трех на один транспорт.

В свою очередь советские подводники упорно совершенствовали тактические приемы действий на коммуникациях и, несмотря на возраставшее сопротивление противника, успешно преодолевали его оборону и топили вражеские транспорты и боевые корабли.

В 1942 г. больших боевых успехов добилась подводная лодка «М-172» под командованием капитан-лейтенанта И. И. Фисановича. В апреле — мае она совершила пять походов и потопила несколько фашистских транспортов. Это явилось результатом настойчивого и умело организованного поиска врага в прибрежных водах, тактически грамотных действий командира и высокой боевой выучки всего личного состава корабля. Фисановичу был чужд шаблон, он действовал творчески, в соответствии с обстановкой. В хорошую видимость он вел наблюдение в перископ, а когда она ухудшалась, широко использовал гидроакустическую аппаратуру, цели атаковал как со стороны моря, так и со стороны берега, нередко с прорывом охранения.

Удачно действовала в этот период и «М-176» под командованием капитан-лейтенанта И. Л. Бондаревича. Она тоже пять раз выходила на вражескую коммуникацию и также уничтожила несколько судов противника. Особый интерес представляет боевой поход этой лодки, предпринятый в конце мая 1942 г. На этот раз ей пришлось выдержать бой с неприятельской подводной лодкой в подводном положении.[168]

"М-176", находившаяся на позиции у вражеских берегов, 28 мая 1942 г. в 18 час. 22 мин. обнаружила в 90 каб. вражескую лодку, шедшую в надводном положении. Бондаревич произвел срочное погружение и начал маневрировать для выхода в атаку.

Но в это время фашистская лодка тоже ушла под воду. Бондаревич вскоре заметил в перископ бурун от вражеского перископа и увел «М-176» на глубину 45 м. В течение часа лодки маневрировали, стремясь занять наиболее выгодную позицию для торпедной атаки. Однако нервы у командира фашистского корабля не выдержали, и он за 20 минут выпустил по «М-176» все торпеды, но неудачно. Дождавшись, когда неприятельская лодка всплыла в надводное положение, Бондаревич с дистанции 8 каб. выпустил по ней две торпеды, одна из которых поразила цель.

В этом поединке, продолжавшемся свыше трех с половиной часов, капитан-лейтенант И. Л. Бондаревич и его экипаж проявили большую выдержку, настойчивость и высокое мастерство, позволившие им одержать замечательную победу.

Непрерывно наращивала свои удары по врагу старейшая подводная лодка Северного флота «Д-3». В 1942 г. она под командованием капитана 3 ранга М. А. Бибеева довела свой боевой счет до девяти потопленных судов противника.[169] Важнейшими условиями ее успехов явились отличная тактическая подготовка командира, высокое воинское мастерство экипажа и хорошо поставленная партийно-политическая работа, которую умело организовал военком старший политрук Е. В. Гусаров. В боевых походах и в базе коммунисты во главе со своим секретарем мичманом А. П. Анашенковым проводили среди личного состава большую политико-воспитательную работу, уделяя особое внимание тем, кто не имел боевого опыта. Она велась в каждом отсеке, на каждом боевом посту, с каждым человеком. Опыт передовых моряков освещался в боевых листках, был темой бесед и тем самым становился достоянием всего экипажа. Коммунисты обязательно находили время для того, чтобы проинформировать подводников о положении на фронтах, рассказать о трудовых подвигах советских людей в тылу и успехах североморцев в боях с врагом. Экипаж, ведя ожесточенную борьбу с немецко-фашистскими захватчиками в далеком Заполярье, всегда чувствовал себя тесно связанным со страной, живо реагировал на все события Великой Отечественной войны. В дни грандиозной битвы под Москвой моряки «Д-3» обратились к молодым защитникам столицы с письмом.

"Дорогие братья-комсомольцы, обороняющие подступы к родной Москве! говорилось в письме. — Мы только что вернулись из боевого похода, в котором наша подводная лодка потопила четыре фашистских транспорта… Находясь в море, мы внимательно следили за вашей героической борьбой… Есть среди нас уроженцы Украины и Белоруссии, стонущих под игом немецко-фашистских варваров. Но жгучая боль за понесенные

утраты у всех одинакова. В наших сердцах кипит лютая ненависть к врагам и священная любовь к своей Родине… Воюя здесь, на далеком Севере, мы с вами, дорогие защитники Москвы, наши братья по духу, по цели, по оружию. Здесь, на Севере, враги не прошли и не пройдут. Даем вам крепкое слово подводников".

За большие успехи, достигнутые в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, подводная лодка «Д-3» первой на Северном флоте была награждена орденом Красного Знамени и удостоена высокого звания гвардейской.

В 1942 г. бригада понесла первые потери в кораблях. 10 апреля погибла Краснознаменная подводная лодка «Щ-421», которой сначала командовал капитан 2 ранга Н.А.Лунин, а с марта 1942 г. — капитан-лейтенант Ф. А. Видяев.

20 марта «Щ-421» вышла в очередной боевой поход. Принимавший в нем участие командир дивизиона капитан 2 ранга И. А. Колышкин помогал молодому командиру лучше изучить район боевых действий, передавал ему свой боевой опыт. 28 марта в районе Лаксе-фьорда «Щ-421» уничтожила фашистский транспорт. Корабли охранения два с половиной часа бомбили лодку, но она, искусно маневрируя, оторвалась от преследователей.

Вечером 8 апреля «Щ-421», следуя недалеко от берега на глубине 15 м, подорвалась на вражеской мине. Благодаря исключительному хладнокровию и умелым действиям Колышкина, Видяева и самоотверженной борьбе всего экипажа «Щ-421» осталась на плаву. Но она потеряла ход и не могла погружаться. Командир дивизиона, всесторонне оценив обстановку, пришел к выводу, что лодка самостоятельно не сможет вернуться в базу. Он доложил о случившемся командующему флотом и сообщил свои координаты. Вице-адмирал А. Г. Головко направил на помощь «Щ-421» крейсерскую подводную лодку «К-22» под командованием капитана 2 ранга В. Н. Котельникова. Тем временем поврежденную лодку ветром сносило к фьорду. В любой момент враг мог обнаружить ее и уничтожить. Тогда подводники соорудили из чехлов парус и подняли его на перископах. Подводная лодка со скоростью 2 — 2,5 узла начала отходить от берега. Вскоре к ней подошла «К-22». Началась напряженная борьба за спасение пострадавшей лодки. Но все попытки отбуксировать «Щ-421» в базу из-за крайне неблагоприятной погоды не принесли успеха. Тогда пришлось лодку затопить, а ее экипаж снять на «К-22», которая 10 апреля благополучно вернулась в базу.

В 1942 г. подводники Северного флота, действуя на коммуникациях противника, потопили 46 транспортов и 5 боевых

кораблей противника.[170] Их заслуги получили высокую оценку Советского правительства. В гвардейские были преобразованы подводные лодки «Д-3», "М-171", «М-174» и «К-22». Ордена Красного Знамени удостоились «Д-3», "М-172", «Щ-421» и «К-21». Высокое звание Героя Советского Союза было присвоено капитану 1 ранга И. А. Колышкину, капитану 2 ранга М. И. Гаджиеву, капитану 2 ранга Н. А. Лунину, капитану 3 ранга В. Г. Старикову и капитан-лейтенанту И. И. Фисановичу.

В борьбе с вражескими перевозками усиливалась активность авиации флота. Она вела воздушную разведку, наносила удары по базам, портам, конвоям и одиночным судам противника.

Для бомбовых ударов в 1941 г. применялись самолеты СБ и МБР-2, а в 1942 г. — Пе-2 и Ил-4. Основным районом действий бомбардировщиков был Варангер-фьорд. Они совершали налеты главным образом на порты Киркенес и Петсамо. Самолеты обычно летали небольшими группами без истребительного прикрытия, преимущественно в ночное время. Но в начале войны на флоте их насчитывалось мало и вовсе не было торпедоносцев. Поэтому боевые действия флотской авиации не отличались высокой результативностью: в 1941 г. она, совершив свыше 500 самолето-вылетов, потопила два транспорта и несколько судов повредила.

В 1942 г. военно-воздушные силы флота начали получать торпедоносцы. Однако в первое время они использовались неэффективно. С января по ноябрь 1942 г. высотные торпедоносцы совершили всего 18 самолето-вылетов, причем из 15 выпущенных торпед лишь одна поразила цель — транспорт, стоявший на якоре. Это объяснялось главным образом недостаточной подготовкой экипажей.

Летом 1942 г. торпедоносная авиация взяла на свое вооружение метод "свободной охоты". Использовался он в подходящих для этого метеорологических условиях (облачность, малая видимость). Вначале на "свободную охоту" вылетали одиночные самолеты, а затем и пары. Поиск на вражеских коммуникациях производился на высотах, не превышавших 50 м. Торпеды сбрасывались с дистанции 400 м и более от цели. Но такие полеты в первое время не всегда обеспечивались разведкой, поэтому они зачастую заканчивались безрезультатно. Поэтому командование ВВС флота во второй половине 1942 г. наряду с методом "свободной охоты" применяло метод нанесения ударов торпедоносной авиации по данным воздушной разведки. Первый успех новый метод использования торпедоносцев принес 29 июля 1942 г..[171] В этот день воздушная разведка обнаружила неприятельский конвой, следовавший из Варангер-фьорда на

запад. Он состоял из двух транспортов и восьми кораблей охранения. Для нанесения по нему удара вылетели два торпедоносца, ведомые капитаном И. Я. Гарбузом. В районе Порсангер-фьорда в 17 час. 58 мин. самолеты обнаружили в 25 милях вражеский конвой. Зайдя со стороны солнца, летчики начали сближаться с противником, рассчитывая атаковать наиболее крупный транспорт. С дистанции 400 м самолеты сбросили торпеды и, открыв по кораблям охранения пулеметный огонь, благополучно вышли из атаки. Удар советских торпедоносцев был неожиданным для гитлеровцев, они не смогли оказать существенного противодействия и в результате боя не досчитались транспорта тоннажем около 15 тыс. брт.

С февраля 1942 г. торпедоносная авиация начала использовать минное оружие. До конца года она выставила 18 мин.[172] Мины ставились одиночными самолетами в портах и проливах, не доступных для других сил. Только однажды был проведен групповой вылет, в котором участвовало пять машин. Для скрытности самолеты вылетали на минные постановки в сумерки или ночью.

В течение 1942 г. авиаторы Северного флота совершили свыше 1200 самолето-вылетов для действий на коммуникациях, из них примерно половину для разведки, а остальные для бомбардировки портов и конвоев и постановки мин.

Из надводных кораблей для нарушения морских коммуникаций противника в первый период войны использовались главным образом торпедные катера и катера «МО». В ноябре 1941 г. набег на коммуникацию противника в районе Вардё, Нордкап совершили два эскадренных миноносца совместно с английскими кораблями.

В начале войны Северный флот имел в своем составе два звена торпедных катеров типа Д-3, которые входили в соединение охраны водного района главной базы. Дальность плавания этих катеров не превышала 230 миль. Поэтому командование использовало их для нарушения коммуникаций противника в Варангер-фьорде. Сначала они базировались в районе главной базы, а затем были переведены в Пумманки (Земляное) на полуострове Средний.

Боевые действия торпедных катеров на вражеских коммуникациях в Варангер-фьорде начались в августе 1941 г. Главным образом они вели самостоятельный поиск в заданном районе в ночное время. На подходах к портам Киркенес и Петсамо катера старались держаться ближе к берегу. Первая их встреча с врагом произошла в ночь на 12 сентября, когда «ТКА-11» (командир капитан-лейтенант Г. К. Светлов) и «ТКА-12»

(командир лейтенант А. О. Шабалин) по данным разведки вышли на перехват фашистского конвоя, шедшего из Киркенеса в Петсамо. Следуя малым ходом вдоль берега навстречу противнику, катера в 22 часа 05 мин. обнаружили транспорт (6 тыс. брт), шедший в охранении четырех боевых кораблей. На фоне высокого скалистого берега они скрытно сблизились с конвоем и с дистанции 4 каб. выпустили четыре торпеды по транспорту и кораблю охранения. Противник, застигнутый врасплох, открыл огонь с большим опозданием. Советские моряки легко уклонились от него. В результате атаки был потоплен сторожевой корабль.

В ночь на 6 октября 1941 г., действуя в западном районе, «ТКА-12» и «ТКА-15» (командир лейтенант П. И. Хапилин) обнаружили вражеский конвой в составе транспорта и трех кораблей охранения. Искусно маскируясь на фоне скалистого берега, катера сблизились с судном на дистанцию 2–3 каб. и точным торпедным ударом потопили его.

Успех торпедных катеров в обоих случаях был достигнут благодаря внезапности атаки, проведенной со стороны берега, где суда обычно имели слабое прикрытие. Этот эффективный тактический прием, предложенный одним из опытных катерников А. О. Шабалиным, нашел широкое применение на Северном флоте.

Боевые действия торпедных катеров в Заполярье в значительной мере зависели от метеорологических и гидрологических условий театра. Когда начался период осенних и зимних штормов и сильных морозов, их выходы на коммуникации стали редкими, а весной, с наступлением полярного дня и с возросшей в связи с этим воздушной опасностью, вовсе прекратились и возобновились лишь осенью 1942 г.

В первый период войны торпедные катера, совершив свыше,140 катеро-выходов[173] в море, уничтожили 5 транспортов и кораблей противника. Эти сравнительно невысокие результаты объясняются главным образом малочисленностью торпедных катеров, отсутствием их взаимодействия с другими силами, прежде всего с авиацией, сложностью театра и слабо поставленной разведкой. И все же действия катерников в первый период войны имели большое значение: они убедительно показали возможность успешного использования торпедных катеров на Северном морском театре.

С конца 1941 г. к борьбе на коммуникациях противника в Варангер-фьорде стали привлекаться сторожевые катера типа МО-4. Они выполняли задания по постановке минных заграждений. В 1941 — 1942 гг. эти катера у портов Киркенес,

Петсамо и Вардё скрытно выставили 72 мины.[174] Их действия обеспечивались торпедными катерами.

Для нарушения морских сообщений врага активно использовалась береговая артиллерия. Она с первых дней войны успешно осуществляла блокаду важнейшего порта противника Петсамо — конечного пункта его коммуникации на Севере. Эту задачу в основном выполняла 221-я батарея 130-мм орудий, которой командовал сначала П. Ф. Космачев, а затем — Ф. М. Поночевный. Батарея входила в 113-й отдельный артиллерийский дивизион, наносивший по вражеской коммуникации мощные удары.

Блокада береговой артиллерией входа в Печенгскую губу и выхода из нее особенно усилилась в 1942 г., когда на полуострове Средний были установлены дополнительные батареи 100-130-мм орудий. При этом применялись следующие способы борьбы: уничтожение вражеских транспортов и боевых кораблей на подходах к губе; ведение заградительного огня при выходе конвоев в море или входе их в залив; обстрел порта Линахамари и находившихся там судов; нанесение артиллерийских ударов по конвоям противника во взаимодействии с торпедными катерами и авиацией.

За первый период войны батареи 113-го артиллерийского дивизиона нанесли гитлеровцам существенные потери. Они свыше 60 раз открывали огонь по врагу. Выпустив около 3500 снарядов, артиллеристы уничтожили 11 боевых кораблей и транспортов, 9 судам были нанесены серьезные повреждения.

Из-за столь больших потерь противник был вынужден нередко ограничивать и даже прекращать использование порта Линахамари, одновременно усиливая борьбу с артиллерией полуострова Средний. Обычно его артиллерия и авиация перед проводкой конвоя наносили по североморским батареям массированные удары. Так, 28 июня 1941 г. для подавления 221-й батареи немецко-фашистское командование бросило 35 самолетов, но успеха не добилось. Советские артиллеристы с честью выдержали тяжелое испытание. Народный комиссар Военно-Морского Флота за отвагу и стойкость, проявленные в этом бою, объявил всему личному составу батареи благодарность.[175]

Для уничтожения 221-й батареи гитлеровцы намеревались высадить на полуостров Средний десант, но не осуществили эту затею. Тогда они решили разгромить ее с помощью артиллерии и авиации. Начались непрерывные обстрелы и бомбежки.

"Мне не приходилось слышать о более «жарком» месте, чем огневая позиция 221-й батареи, — вспоминает участник войны на

Севере А. Черномыс. Только за два года войны противник выпустил по ней 17 тысяч крупнокалиберных снарядов, сбросил 7 тысяч авиабомб. Практически не было дюйма земли, на котором не рвались бы снаряды или бомбы, а батарея жила, боролась…". [176]

Советское правительство высоко оценило воинскую доблесть и боевое мастерство артиллеристов Среднего. 221-я батарея и 113-й артдивизион были награждены орденом Красного Знамени.

Действия разнородных сил флота на вражеских коммуникациях в первый период войны сыграли большую роль в срыве наступления гитлеровцев на мурманском направлении, их планов молниеносного овладения Кольским полуостровом. Нарушая морские перевозки противника, североморцы затрудняли снабжение немецко-фашистских войск и вывоз стратегического сырья (никеля и железа) из Финляндии и Норвегии в Германию. В течение 1941 — 1942 гг. Северный флот потопил и повредил 152 боевых корабля и транспорта противника.[177] Наибольшего успеха добились подводные лодки, на которые приходится около 50 % уничтоженных кораблей и судов врага.

Под ударами подводных лодок, авиации, надводных кораблей и береговой артиллерии Северного флота гитлеровцы вынуждены были непрерывно усиливать оборону своих морских коммуникаций. Это требовало привлечения крупных сил и постепенно стало одной из важнейших задач немецко-фашистского флота на Севере.

Одним из решающих условий успеха Северного флота в борьбе с морскими перевозками противника явилась хорошо поставленная партийно-политическая работа на кораблях и в частях, проводившаяся под руководством Военного совета и политического управления флота. Политотделы, военные комиссары, партийные и комсомольские организации разъясняли бойцам важнейшие решения партии и правительства, боевые задания командования, знакомили воинов с обстановкой на театре и на всем советско-германском фронте, сплачивали воинские коллективы, всемерно заботились о формировании у североморцев высоких морально-боевых качеств, мобилизовывали их на образцовое выполнение боевых задач.

На защите своих коммуникаций

После того как немецко-фашистский план захвата Мурманска провалился, одной из основных задач Северного флота стала защита морских коммуникаций страны в Заполярье.

На Северном морском театре определились две группы сообщений: внешние, по которым осуществлялись перевозки

грузов из Англии и США в северные порты Советского Союза, и внутренние.

По внешним морским путям в годы войны в Мурманск и Архангельск доставлялись некоторые виды вооружения, промышленное оборудование, стратегическое сырье, продовольствие и военные корабли, предоставленные Советскому Союзу по ленд-лизу.[178]

Из трех внешних линий сообщений, по которым в период Великой Отечественной войны шли поставки из США и Англии в Советский Союз, северная морская коммуникация была наиболее короткой и удобной.[179] Ее протяженность составляла 1800 — 2000 миль. Обычно союзные конвои, выходя из портов Англии или Исландии, следовали на восток, оставляя острова Ян-Майен и Медвежий к югу.[180] Достигнув определенной точки западнее Новой Земли, они спускались на юг, причем часть судов направлялась в Кольский залив для разгрузки в Мурманске, остальные шли в Архангельск. Переход конвоев по этому маршруту занимал 10 — 14 суток.

Крупные силы флота и авиации фашистской Германии, базировавшиеся в Северной Норвегии, занимали выгодное фланкирующее положение и могли успешно действовать против союзных конвоев на всем пути их следования. Поэтому союзникам приходилось принимать необходимые меры для обеспечения безопасности своего судоходства в Норвежском и Баренцевом морях. Основным способом защиты торговых судов союзники избрали конвоирование их боевыми кораблями. Вначале в состав конвоев включалось от 6 до 10 судов, преимущественно английских и американских. Иногда в них входили и советские транспорты. В дальнейшем число судов в конвоях непрерывно увеличивалось и достигало 30 — 40. Транспорты следовали в нескольких кильватерных колоннах, по 4 — 5 в каждой. К сопровождению их привлекались эскадренные и конвойные миноносцы, фрегаты, корветы, тральщики.

Кроме непосредственного охранения транспортов формировались специальные отряды кораблей прикрытия конвоев от возможных ударов надводных сил противника. Эти отряды включали линейные корабли, авианосцы, крейсера и миноносцы. Они выходили в море вместе с конвоем и развертывались в сторону северного побережья Норвегии с задачей перехватить немецкие надводные корабли в случае выхода их из норвежских фьордов.

Движение союзных конвоев на Севере началось в конце августа 1941 г. В первый период войны в Мурманск и Архангельск прибыло 19 конвоев, в состав которых входило 234 транспорта.

[181] Примерно столько же конвоев прошло из северных портов Советского Союза на запад. Охрану транспортов, направлявшихся в северные порты Советского Союза и обратно, осуществляли силы английского флота.

В прикрытии союзных конвоев широко использовались и силы Северного флота. В его задачи входила защита внешней коммуникации между меридианом 20° восточной долготы и портами Мурманск и Архангельск. Этот восточный участок пути проходил в непосредственной близости к германским базам и аэродромам в Северной Норвегии и поэтому был наиболее опасным.

В первые месяцы войны, когда немецко-фашистское командование еще надеялось на успех стратегии блицкрига, германский флот не проявлял особой активности на коммуникациях Советского Союза на Севере. С конца же 1941 г. он стал постепенно активизировать свои действия в Заполярье, в том числе против союзных конвоев. Поэтому Северному флоту и союзникам приходилось выделять значительные силы для проводки транспортов.

Принципиальная схема проводки Северным флотом союзных конвоев, направлявшихся в Мурманск и Архангельск, сводилась к следующему. С получением сведений о выходе союзного конвоя из Англии или Исландии штаб флота приступал к развертыванию выделенных сил. Первой вылетала разведывательная авиация с задачей обеспечить конвой разведывательными данными и гидрометеорологическими сведениями. Воздушная разведка велась в двух направлениях: вдоль северного побережья Норвегии и в сторону моря до острова Медвежий включительно. Полученные данные о передвижении сил флота противника и дислокации его авиации, о состоянии погоды и границах льда на трассе передавались через военную миссию союзников английскому адмиралтейству, которое на основании этих сведений окончательно определяло маршрут движения конвоя. Одновременно бомбардировщики и штурмовики Северного флота совместно с армейской авиацией наносили удары по вражеским аэродромам Северной Норвегии и Финляндии. На подходах к базам противника развертывались подводные лодки, которые должны были своевременно сообщать о выходе фашистских надводных кораблей в море и наносить по ним удары.

С прибытием конвоя к западным границам операционной зоны Северного флота для усиления противолодочной и противовоздушной обороны транспортов высылалось подкрепление из эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей и тральщиков. С воздуха их прикрывала морская авиация: 6 — 8

самолетов в светлое время суток непрерывно барражировали над конвоем. Одновременно на аэродромах находились в повышенной готовности ударные группы советских истребителей. На подходах к Кольскому заливу и горлу Белого моря усиливалась дозорная служба, противолодочные корабли и самолеты вели поиск фашистских подводных лодок. В местах, где была высокая минная опасность, производилось контрольное траление фарватеров и поиск плавающих мин. Организовывалось и соответствующее навигационное обеспечение перехода конвоев, а в зимних условиях — проводка транспортов за ледоколами в Белом море.

Эти меры давали необходимый эффект. Безопасность движения союзных конвоев в операционной зоне Северного флота, несмотря на активное противодействие противника, обеспечивалась надежно.

В июле 1942 г. английское адмиралтейство нарушило установившийся порядок проводки конвоев, и это привело к тяжелым последствиям. 27 июня из Исландии вышел конвой «PQ-17», в который входили 34 транспорта (в том числе два советских), 3 спасательных судна и 21 корабль охранения. Его прикрывало соединение английского флота в составе 2 линейных кораблей, авианосца, 6 крейсеров и 11 эскадренных миноносцев. [182] Немецко-фашистское командование развернуло на его пути значительное количество подводных лодок. На аэродромах Северной Норвегии были подготовлены крупные силы бомбардировочной и торпедоносной авиациig а 2 июля вышла эскадра, состоявшая из линейного корабля «Тирпиц», тяжелых крейсеров «Лютцов», "Адмирал Шеер", "Адмирал Хиппер" и 12 эскадренных миноносцев. Английское адмиралтейство, узнав о выходе германской эскадры в море, отдало приказ кораблям ближнего прикрытия и эскадренным миноносцам охранения возвратиться, а транспортам рассеяться и следовать в советские порты самостоятельно. Между тем фашистские корабли были вынуждены быстро вернуться в свои базы. На их пути к конвою на позициях были развернуты 5 советских подводных лодок. «К-21» (командир капитан 2 ранга Н.А. Лунин) в районе острова Ингей обнаружила фашистские корабли и, сблизившись с «Тирпицем» на дистанцию 18 каб., произвела четырехторпедный залп. Германское командование, считая, что его замысел преждевременно раскрыт, отозвало свою эскадру в норвежские шхеры. Фашистские же подводные лодки и авиация, воспользовавшись отсутствием организованной противолодочной и противовоздушной обороны конвоя, в течение нескольких дней преследовали транспорты и 23 из них потопили.[183] Спаслись лишь те суда, экипажи которых сумели укрыть их в бухтах и

заливах Новой Земли, проявили героизм в борьбе за живучесть своих транспортов. Многие же поврежденные суда были оставлены командами и беспрепятственно уничтожены гитлеровцами.

Совсем иначе вели себя экипажи входивших в состав конвоя советских транспортов «Донбасс» и «Азербайджан». Эти суда подверглись многократным атакам немецких лодок и самолетов. В «Азербайджан» угодила торпеда, вызвавшая на судне большой пожар. Но советские моряки, проявив высокое мужество и героизм, победили огонь. Они благополучно привели оба транспорта в Архангельск.

Пример этот далеко не единичен. Яркой страницей в летопись боевых действий на море вошел подвиг экипажа теплохода "Старый большевик". В мае 1942 г. судно в составе конвоя «PQ-16» с грузом взрывчатки на борту следовало в Советский Союз. На переходе теплоход подвергся ожесточенным атакам фашистской авиации. В течение трех суток экипаж отбил 47 налетов самолетов. Транспорт получил многочисленные повреждения. Одна из бомб вызвала на теплоходе большой пожар, создалась угроза взрыва опасного груза. Казалось, нет никакой возможности спасти судно, и командир конвоя предложил экипажу перейти на один из союзных транспортов. Но советские моряки отказались это сделать. Героическими усилиями они потушили пожар, ввели в строй поврежденные машины и благополучно привели транспорт к месту назначения. За этот подвиг "Старый большевик" был награжден орденом Ленина, а его капитан И. И. Афанасьев, первый помощник капитана М. П. Петровский и рулевой Б. И. Аказенок удостоились высокого звания Героя Советского Союза.

После разгрома гитлеровцами конвоя «PQ-17» английское правительство, ссылаясь на большие потери, отказалось посылать свои суда в северные порты Советского Союза в период полярного дня. Это затормозило поставки союзников в СССР в тяжелейший период его борьбы с фашистской Германией. До конца года в советское Заполярье прибыл лишь один конвой-"PQ-18". Его рейс прошел благополучно. Это показало, что при достаточно надежном обеспечении союзные конвои могли ходить в советские северные порты и в светлое время.

Таким образом, советские моряки успешно справлялись с обеспечением проводки союзных конвоев на наиболее уязвимом участке их пути. И если союзники в первый период войны понесли потери в судах на северных коммуникациях, то это произошло не по вине Северного флота.

Наряду с защитой внешних морских сообщений Северный

флот на протяжении всей войны обеспечивал безопасность плавания судов по внутренним коммуникациям, которые в связи с полным отсутствием железных и шоссейных дорог на побережье Ледовитого океана и слабым развитием их на Кольском полуострове являлись единственным путем, по которому осуществлялось питание войск приморского участка фронта и снабжение военно-морских баз, соединений и частей Северного флота, производились важные народнохозяйственные перевозки.

Внутренние перевозки осуществлялись по следующим основным направлениям: Кольский залив — полуострова Рыбачий и Средний; Кольский залив — Архангельск; Архангельск — порты западного сектора Арктики; между портами Белого моря.

Наиболее короткой была коммуникация Кольский залив — Рыбачий и Средний. Ее протяженность не превышала 20 миль. Она проходила в пределах Мотовского залива и обеспечивала снабжение войск 14-й армии на Среднем и Рыбачьем, а в дальнейшем — части Северного оборонительного района. Эта коммуникация находилась в радиусе действий всех родов сил германского флота, в том числе береговой и полевой артиллерии, установленной в районе Титовка, мыс Пикшуев.

Путь из Кольского залива в Архангельск имел протяженность 400 миль и был одним из наиболее оживленных. По нему осуществлялось снабжение Северного флота и войск Карельского фронта в районах Заполярья. С лета 1942 г. по этой коммуникации началось движение союзных конвоев. Она подвергалась воздействию надводных кораблей, подводных лодок и авиации противника.

Особое значение для обороны страны приобрел Северный морской путь, обеспечивавший связь между советским Заполярьем и Дальним Востоком. Он имеет наибольшую протяженность: расстояние от Архангельска до пролива Вилькицкого составляет 1600 миль. По этой коммуникации в годы войны перевозилось стратегическое сырье, промышленное оборудование, воинские грузы и продовольствие, осуществлялся перевод боевых кораблей с Тихоокеанского на Северный морской театр. До западного побережья Новой Земли она находилась в радиусе действий вражеской авиации и на всем протяжении вплоть до пролива Вилькицкого — подводных лодок и надводных кораблей противника.

Значительные народнохозяйственные и воинские перевозки осуществлялись также в пределах Белого моря. Транспорты под охраной военных кораблей курсировали между портами Архангельск, Онега, Беломорск, Кемь, Кандалакша и Мезень.

Перевозки в Белом, Баренцевом и Карском морях и

обеспечение их Северным флотом были сопряжены с большими трудностями. На Севере на протяжении всей войны ощущался острый недостаток в транспортах. Причем суда Мурманского и Северного морских пароходств и транспорты Дальневосточного пароходства, находившиеся в бассейне Северного Ледовитого океана, имели тоннаж от 700 — 800 до 10000 — 12000 брт и скорость хода от 5 до 12 узлов. Это обстоятельство крайне затрудняло формирование конвоев.

Перевозками на Севере ведал начальник Главсевморпути И. Д. Папанин, являвшийся уполномоченным Государственного Комитета Обороны. Ими в известной мере занимался и Военный совет Северного флота. Однако четкого разграничения функций между ними в этой области не было, и это порой приводило к несогласованным действиям, затруднявшим решение Северным флотом задач по обеспечению перевозок в Арктике.

Немало трудностей возникало также в связи с большой протяженностью коммуникаций, слабым оборудованием театра, сложностью гидрологического режима северных морей и суровыми климатическими условиями Заполярья. К тому же заметно сказывалось отсутствие опыта использования разнородных сил флота в условиях Арктики. Морякам-североморцам часто приходилось идти неизведанными путями, вырабатывая тот или иной тактический прием.

С первого дня войны фашистский флот, сосредоточенный в базах Северной Норвегии и Финляндии, вел боевые действия на прибрежной коммуникации Архангельск — Кольский залив — полуострова Рыбачий и Средний. Вражеская авиация систематически наносила бомбовые удары по портам Мурманск и Архангельск и пунктам разгрузки транспортов в Мотовском заливе. На подходах к Кольскому заливу, в районе Иоканьги и горла Белого моря действовали одиночные подводные лодки противника. Эпизодически совершали набеги на прибрежную коммуникацию вражеские эскадренные миноносцы.

В районе Кольского залива, в северной части Белого моря и в Кандалакшском заливе немецкая авиация выставила 111 неконтактных магнитных мин.

С самого начала войны, несмотря на то что в это время большая часть североморских надводных кораблей, авиации и береговой артиллерии была привлечена к непосредственной поддержке сухопутных войск, командование флота принимало необходимые меры по обеспечению надежной защиты морских перевозок. Одним из первых таких мероприятий явилось создание в составе Северного флота в августе 1941 г. Беломорской флотилии (командующий контр-адмирал М. М. Долинин, с

октября 1941 г. — вице-адмирал Г. А. Степанов, с марта 1943 г. — контр-адмирал С. Г. Кучеров, а с августа 1944 г. — контр-адмирал Ю. А. Пантелеев; член Военного-совета — бригадный комиссар В. Е. Ананьич; начальник штаба — капитан 1 ранга М. Н. Попов, с декабря 1941 г. — капитан 1 ранга Ф. В. Зозуля).[184]

В состав флотилии вошли дивизион эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей, дивизион минных заградителей, бригада траления, Беломорский сектор береговой обороны и другие части. К началу 1942 г. она насчитывала до 40 сторожевых кораблей и тральщиков и около 100 различных катеров. При ней была создана авиагруппа, состоявшая из разведывательных и противолодочных самолетов. В наиболее напряженные периоды перевозок она усиливалась другими частями и соединениями флота.

Основная задача Беломорской флотилии заключалась в защите морских сообщений в Белом, Баренцевом, а затем и в Карском море.

Для обеспечения безопасности судоходства между горлом Белого моря и Кольским заливом, где действовали вражеская авиация, подводные лодки и надводные корабли, командование флота организовало систематическую воздушную разведку, в ряде районов Севера развернуло корабельные дозоры и ввело систему конвоев.

Из-за недостатка сил большинство конвоев, в которые обычно входили 1 4 транспорта, имели лишь по одному, максимум по два корабля охранения (главным образом сторожевики, тральщики, сторожевые катера). Тем не менее эти небольшие корабли успешно справлялись с задачами эскортирования. Их экипажи смело вступали в бой с превосходящими силами противника и вели его до последнего снаряда, проявляя высокие образцы мужества и героизма.

В первые месяцы войны славные подвиги совершили моряки сторожевых кораблей «Пассат» и «Туман».

"Пассат", переоборудованный из рыболовного траулера, имел на вооружении две 45-мм пушки и два пулемета. 12 июля 1941 г. под командованием старшего лейтенанта В. Л. Окуневича и военкома старшего политрука А. И. Вяткина он вышел из Мурманска, чтобы сопроводить в Иоканьгу рыболовные траулеры «РТ-32» и «РТ-67». 13 июля, когда конвой подходил к бухте Гавриловская, появились две группы фашистских эскадренных миноносцев. Одна из них в составе трех кораблей держалась ближе к берегу, а вторая, состоявшая из двух эсминцев, находилась мористее. Первая труппа, обнаружив конвой, открыла огонь. Правильно оценив обстановку, командир «Пассата»

приказал траулерам идти к берегу, а сам поставил дымовую завесу и вступил в ожесточенную схватку с тремя эскадренными миноносцами.

Напряженный, полный драматизма бой проходил на предельно короткой дистанции, не превышавшей 10 — 15 каб., и продолжался один час. В этом неравном бою экипаж небольшого и слабо вооруженного советского корабля покрыл себя неувядаемой славой. После очередного прямого попадания снаряда на «Пассате» произошел сильный взрыв, и сторожевик начал быстро погружаться носом в воду. В эти драматические минуты единственное уцелевшее на корме 45-мм орудие продолжало вести огонь по противнику и не прекращало его до тех пор, пока корабль не скрылся под водой. Из экипажа спаслось всего лишь два человека, которых подобрала: шлюпка, спущенная с «РТ-67», тоже погибшего в этом бою.

Столь же доблестно вел бой с превосходящими силами врага сторожевой корабль «Туман». Находясь в дозоре у острова Кильдин, он 10 августа 1941 г. подвергся атаке трех вражеских эскадренных миноносцев. Командир «Тумана» старший лейтенант. Л. А. Шестаков не успел сообщить в базу о появлении противника — осколки снарядов перебили антенну. Экипаж сторожевика, располагая всего двумя 45-мм орудиями, вступил в решительный бой. На «Тумане» от прямых попаданий снарядов вышло из строя, рулевое управление, получила повреждения машина, во многих местах был пробит борт, а на верхней палубе бушевали пожары. Но сторожевик продолжал вести огонь по врагу, пока не скрылся под водой.

Образцом мужества и стойкости для всего личного состава в бою служили командир корабля старший лейтенант Л. А. Шестаков, военком политрук П. Н. Стрельник, помощник командира лейтенант Л. А. Рыбаков. Каждый на «Тумане» действовал четко и умело, проявляя смелость и выдержку. Вот один из многих примеров их воинской доблести. В ходе боя вражеским снарядом сбило Флаг корабля. К нему тут же бросился раненый рулевой К. Семенов и поднял его над головой. Когда краснофлотец получил второе ранение, ему на помощь пришел радист Блинов. До последней минуты на гибнущем сторожевике развевался Военно-морской флаг Родины.

Посланные командованием флота самолеты настигли фашистские корабли у острова Вардё и один из них повредили.

Исключительная стойкость и мужество экипажей сторожевых кораблей показали противнику, что на советских морских театрах даже при наличии огромного превосходства в силах он не может рассчитывать на легкие победы, какие одерживал на Западе.

Мероприятия, осуществленные командованием флота, в частности введение на наиболее угрожаемых направлениях системы конвоев, позволяли успешно решать задачи по защите судоходства на Севере. В 1941 г. Северный флот обеспечил проводку в составе 135 конвоев 260 транспортов. При этом было потеряно лишь 3 судна.[185]

В 1942 г. немецко-фашистское командование, увеличив группировку морских и воздушных сил на Севере, значительно активизировало действия своего флота против союзных конвоев, направлявшихся в Советский Союз и обратно. Одновременно оно расширило зону боевой деятельности подводных лодок, авиации и надводных кораблей на внутренних коммуникациях Заполярья. Распространив ее до побережья Новой Земли, противник пытался противодействовать судоходству в Арктике.

Основные усилия вражеской авиации были направлены на разрушение Мурманского и Архангельского портов, через которые шел наибольший поток воинских и народнохозяйственных грузов на Северном морском театре. С весны 1942 г. она стала наносить массированные удары по Мурманску. Бомбардировки усиливались из месяца в месяц. Так, если в марте 1942 г. самолеты противника совершили 700 вылетов для бомбежки города, то в апреле уже 1641, а в июле — 2895. 30 мая 1942 г. в налете на Мурманск участвовало 300 самолетов. В этот день истребители Северного флота провели 17 воздушных боев и сбили большое количество вражеских бомбардировщиков. И хотя гитлеровцы причинили Мурманску большие разрушения, особенно в районе жилых кварталов, вывести из строя порт им не удалось.

В августе 1942 г. фашистская авиация начала наносить бомбовые удары по Архангельску. Однако она не смогла уничтожить и этот порт. Истребители Северного флота и зенитная артиллерия, входившая в состав противовоздушной обороны города, надежно прикрывали его с воздуха.

Большую роль в защите Мурманска и Архангельска от ударов вражеской авиации играли Мурманский и Архангельский дивизионные районы Войск противовоздушной обороны страны, созданные летом 1942 г.

Одновременно с усилением действий авиации противник расширил применение минного оружия. В 1942 г. его надводные корабли произвели ряд минных постановок на подходах к устью Кольского залива, в горле Белого моря, в районе мыса Канин Нос, у острова Колгуев и северо-западного побережья Новой Земли. Подводные лодки выставили минные банки в проливах Югорский Шар и Маточкин Шар, а авиация — на подходах к Мурманску и

Архангельску.

Всего на коммуникациях советского Севера в 1942 г. противник выставил около 1000 мин и минных защитников, создав тем самым серьезную опасность для плавания судов почти на всем морском театре. Командование флота приняло энергичные меры по обеспечению противоминной обороны внутренних коммуникаций. В результате минное оружие здесь не причинило судоходству большого вреда.

В 1942 г. гитлеровское командование значительно расширило район действий своих надводных кораблей на северных внутренних коммуникациях. Их активность в Арктике особенно усилилась с начала августа 1942 г., когда союзники перестали посылать конвои в Мурманск и Архангельск. Гитлеровцы, получив сообщение о выходе через Берингов пролив на трассу Северного морского пути большой группы советских транспортов с ледоколами, решили атаковать их в Карском море. С этой целью противник первоначально планировал использовать два тяжелых крейсера, по затем решил послать один "Адмирал Шеер" вместе с несколькими подводными лодками, которые должны были обеспечивать рейдер данными о состоянии погоды и льда в Карском море.

16 августа "Адмирал Шеер", выйдя из района Нарвика, направился к Новой Земле. Обогнув мыс Желания, он проник в Карское море и здесь встретился с подводными лодками «U-601» и «U-251». Получив от них необходимую информацию о состоянии льдов в Арктике, он проследовал к проливу Вилькицкого. Но советские суда и ледоколы задержались на переходе в море Лаптевых, и "Адмирал Шеер" не смог их обнаружить. Повернув на обратный курс, он направился к Диксону, чтобы уничтожить на острове радиостанцию и порт.

25 августа к западу от архипелага Норденшельда крейсер обнаружил ледокольный пароход "А. Сибиряков". Подняв для маскировки американский флаг,[186] он приблизился к советскому пароходу и предложил ему застопорить машины. Капитан "А. Сибирякова" старший лейтенант А. А. Качарава отказался выполнить требование гитлеровцев. Пароход, увеличив ход, направился к острову Белуха. Рейдер открыл огонь из 280-мм орудий. Сибиряковцы стали отвечать фашистскому пирату из трех 76-мм зенитных орудий. Неравный бой экипажа "А. Сибирякова" с фашистским тяжелым крейсером продолжался около получаса. Под мощным артобстрелом погибла большая часть экипажа (85 человек). Сибиряковцы до конца выполнили свой долг перед Родиной.

На следующий день "Адмирал Шеер" подошел к Диксону. 27

августа он, приблизившись к гавани на дистанцию 32 каб., в 1 час 37 мин. начал артиллерийский обстрел из 280-мм орудий береговых сооружений и стоявшего у причала порта сторожевого корабля «Дежнев». Сторожевик открыл ответный огонь из четырех 76-мм орудий и поставил дымовую завесу, чтобы прикрыть порт и находившиеся в нем суда. Вступила в бой и двухорудийная 152-мм батарея, установленная на территории порта. Несколько ее снарядов поразили крейсер. Увеличив ход, он удалился от острова, но вскоре подошел к Диксону с другого направления и снова начал обстрел. И на этот раз рейдер был встречен огнем 152-мм батареи и сторожевого корабля «Дежнев». Один из 152-мм снарядов угодил в его корму и вызвал на корабле пожар. Фашистский крейсер прикрылся дымовой завесой и вскоре скрылся за горизонтом.

Так была сорвана попытка противника использовать тяжелый крейсер для нарушения судоходства в Арктике. Гитлеровское командование было вынуждено отказаться от применения с такой целью своих крупных кораблей. В этом немалая заслуга советских полярников, которые вместе с моряками Северного флота мужественно сражались с немецко-фашистскими захватчиками.

Летом 1942 г. расширили район своих действий вражеские подводные лодки. Они стали появляться в юго-восточной части Баренцева моря, у побережья Новой Земли и в Карском море. Фашистские подводники не только охотились за ледоколами и транспортами, но и подвергали артиллерийским обстрелам полярные станции, расположенные на Новой Земле и островах Карского моря. Так, 27 июля подводная лодка «U-601» обстреляла на рейде Малые Кармакулы (Новая Земля) стоявшие на якоре два гидросамолета, а затем перенесла огонь на поселок. 25 августа подводная лодка «U-255» подвергла артиллерийскому обстрелу полярную станцию у мыса Желания. 8 сентября «U-251» обстреляла полярную станцию на острове Уединения в Карском море.

Повышение активности вражеских подводных лодок в Арктике и распространение минной угрозы до пролива Вилькицкого заставило советское командование принять ряд дополнительных мер по оборудованию театра, организации разведки и дозорной службы, усилению противолодочной, противовоздушной и. противоминной обороны. Были созданы новые военно-морские базы, опорные пункты, аэродромы и посадочные площадки.

В августе 1942 г. в губе Белушья оборудуется Новоземельская военно-морская база.[187] Она включала якорную стоянку, опорные пункты, где в случае необходимости суда могли

укрыться, посты наблюдения и связи.

Корабельные силы базы состояли из сторожевых кораблей, тральщиков и сторожевых катеров общей численностью до 15 единиц,[188] выделенных из состава Беломорской флотилии. Противовоздушную оборону осуществляла эскадрилья истребителей, а для поиска подводных лодок и плавающих мин использовались шесть самолетов МБР-2.[189]

Аэродромы создавались на всем протяжении арктической коммуникации — от Архангельска до Диксона. Посадочные площадки оборудовались не только на берегу, но и на льду. Для усиления воздушной разведки, борьбы с вражескими подводными лодками и минной опасностью на Север был переброшен с Каспийского моря 22-й разведывательный авиационный полк в составе 32 самолетов МБР-2.[190]

В наиболее важных узлах коммуникаций (в районе баз, опорных Пунктов, в проливах) были установлены батареи, развернуты дополнительные радио-, радиолокационные и радиопеленгаторные станции, посты связи и наблюдения.

Эти меры, принимавшиеся в чрезвычайно трудных условиях, значительно облегчили решение Северным флотом задач по защите внутренних коммуникаций на Севере.

В обеспечении безопасности судоходства исключительное значение придавалось разведке и наблюдению. Велись они прежде всего авиацией, а также береговыми радиопеленгаторными и радиолокационными станциями, постами наблюдения и связи.

В борьбе с подводными лодками, надводными кораблями и минной опасностью, особенно в районе военно-морских баз и опорных пунктов, важную роль играли корабельные дозоры. Они развертывались по мере роста корабельного состава флота и расширения его операционной зоны на восток. Первые дозоры были выставлены в районе главной базы флота Полярное и Иоканьгской базы, затем в районе Святой Нос, Канин Нос и в горле Белого моря.

Экипажи дозорных кораблей почти все время находились в море, самоотверженно выполняли возложенные на них задачи. 12 июля 1941 г. сторожевой корабль «Бриллиант» (№ 29), несший дозор у мыса Святой Нос, обнаружил в 3 каб. от себя внезапно всплывшую подводную лодку противника. Враг рассчитывал застигнуть советских моряков врасплох, но просчитался. «Бриллиант» пошел на таран. Лодка тут же погрузилась и избежала удара. Тогда сторожевик сбросил на нее серию глубинных бомб. Преследуемый советским кораблем, противник был вынужден отказаться от атаки и оставить этот район.

С появлением вражеских подводных лодок в юго-восточной части Баренцева моря в 1942 г. корабельные дозоры были установлены у Новой Земли в районе губы Белушья и на подходах к проливам Карские Ворота и Югорский Шар. Дозор несли переоборудованные из рыболовных траулеров и мотоботов сторожевые корабли и катера.

Еще до расширения района действия фашистских подводных лодок командование флота увеличило зону противолодочной обороны. В 1941 г. она создается в районе Кольского залива и в горле Белого моря, а в 1942 г. — в восточной части Баренцева моря, а затем и в Карском море. Эти упреждающие меры свидетельствовали о правильной оценке советским командованием обстановки на театре и своевременном усилении защиты внутренних коммуникаций на Севере.

Для борьбы с вражескими подводными лодками использовались разнородные силы флота: надводные корабли, подводные лодки, авиация и различные боевые средства — артиллерия, мины, торпеды, глубинные бомбы, авиабомбы, противолодочные сети, акустические, радиолокационные и радиопеленгаторные станции. В 1942 г. к решению этой задачи было привлечено около 100 кораблей и 124 самолета.[191]

Наиболее эффективными способами противолодочной обороны были патрулирование самолетов и кораблей в районах активных действий фашистских лодок и конвоирование транспортов. К охранению судов привлекались эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и сторожевые катера, большие и малые охотники, тральщики и самолеты МБР-2. Надводные корабли вели систематический поиск подводных лодок на подходах к военно-морским базам и портам и особенно тщательно перед выходом в море конвоев или приходом их в место назначения. В поиске участвовало одновременно 3 — 6 катеров и 2 — 3 сторожевых корабля или эскадренных миноносца. Производился он в течение нескольких часов и в разное время суток.

Противолодочная авиация вела поиск в назначенных районах два раза в сутки с высоты 300 — 400 м. Однако эффективность ее действий была невысокой. Объяснялось это отсутствием на самолетах МБР-2 технических средств обнаружения, малым запасом бомб и ограниченностью времени полета.

В противолодочной обороне Арктики использовались также подводные лодки. Перед ними ставилась задача перехватывать противника севернее Новой Земли, где он обычно проходил, направляясь в Карское море. Здесь, в районе мыса Желания, в 1942 г. была определена позиция, которая обслуживалась

большими и средними лодками.[192]

Постоянно усиливалась противолодочная оборона театра. На некоторых участках внутренних коммуникаций, в том числе и в Арктике, была высокой минная опасность. Особую угрозу представляли плавающие мины, число которых с каждым годом увеличивалось. Так, если в 1941 г. в операционной зоне Беломорской флотилии было обнаружено 127 плавающих мин, то в 1942 г. — в два раза больше. Это потребовало от командования флота организовать развертывание постов противоминного наблюдения, систематическое траление фарватеров, поиск и уничтожение плавающих мин и проводку судов за тралами. Для обнаружения плавающих мин использовались авиация, корабельные дозоры, посты противоминного наблюдения и корабли охранения в конвоях. Однако огромная протяженность коммуникаций и нехватка тральщиков исключали возможность систематического траления даже наиболее опасных в минном отношении фарватеров. Поэтому в зависимости от обстановки приходилось постоянно перебрасывать эти корабли из одного опасного района в другой. В тех же случаях, когда они не успевали протралить тот или иной фарватер, его приходилось временно закрывать для плавания судов.

Для перевозок между Кольским заливом и полуостровами Рыбачий и Средний и Архангельском большую помеху представляла вражеская авиация. Самолеты противника буквально охотились за каждым нашим судном и даже катером. Поэтому командование флота особое внимание обратило на усиление противовоздушной обороны судоходства на этих участках коммуникаций. Основные ее силы составляли истребительная авиация и зенитная артиллерия, которые сосредоточивались в базах, портах и других пунктах морских сообщений. На судах, совершавших плавание к линии фронта, на полуостровах Средний и Рыбачий устанавливались зенитная артиллерия и крупнокалиберные пулеметы.

Наиболее эффективным способом защиты судоходства от вражеской авиации на прибрежных коммуникациях было прикрытие судов истребителями и барражирование их в наиболее опасных районах в период прохождения здесь конвоев. Существенное значение имел также удачный выбор времени и маршрутов движения транспортов. Их переход в районах наиболее активных действий фашистской авиации обычно осуществлялся в малую видимость и нелетную погоду. Широко применялся метод так называемого перетекания судов из одного пункта в другой с отстаиванием в них под прикрытием зенитных батарей. Велась активная борьба с разведывательной авиацией

противника. Наносились удары штурмовой и бомбардировочной авиацией по аэродромам противника в Северной Норвегии и Финляндии.

Командование флота продолжало расширять и совершенствовать систему конвоев. Увеличивалось число кораблей охранения с более высокими тактико-техническими данными, усиливалась противовоздушная оборона транспортов, совершенствовались организация проводки конвоев и тактика их обороны. Рост количества эскортных кораблей позволил перейти к круговому охранению судов, к созданию из быстроходных кораблей поисково-ударных групп для преследования и уничтожения обнаруженных подводных лодок противника.

В 1942 г. для проводки транспортов с наиболее ценными грузами стала использоваться противолодочная авиация, которая производила поиск неприятельских лодок и плавающих мин впереди по курсу конвоя. В наиболее опасных местах суда и сопровождающие их корабли прикрывались с воздуха истребителями. Для проводки ледоколов и транспортов проводились специальные конвойные операции, в которых участвовала значительная часть надводных кораблей и авиации Северного флота.

Обеспечение морских перевозок не ограничивалось охраной транспортов на переходе морем. Суда, прибывавшие в пункты назначения, необходимо было надежно защищать с воздуха. Это достигалось организацией соответствующей противовоздушной обороны портов.

В первый период войны по внутренним морским коммуникациям силами флота было проведено в 562 конвоях 910 транспортов, в их сопровождении участвовало 840 кораблей эскорта.[193] Несмотря на активное противодействие противника, особенно его подводных лодок, потери в судах и боевых кораблях на внутренних коммуникациях были незначительными.

Защита Северным флотом внутренних коммуникаций, особенно в Арктике, осуществлялась при активной помощи полярников и моряков торгового и промыслового флотов. В условиях боевой обстановки, проявляя высокое мужество и стойкость, они участвовали в проводке транспортов и кораблей в арктических льдах, ежедневно обеспечивали военных моряков и летчиков сведениями о погоде и ледовой обстановке. Им нередко приходилось вместе с североморцами отбивать атаки вражеских надводных кораблей, подводных лодок и авиации, которые совершали нападения на полярные станции. За мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, многие полярники и моряки торгового и

промыслового флотов были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Мобилизация североморцев на успешное обеспечение перевозок по внешним и внутренним морским коммуникациям составляла важнейшее направление партийно-политической работы на кораблях и в частях, которая проводилась под руководством политуправления флота, возглавлявшегося генерал-майором Н.А. Ториком. Командиры, политорганы, политработники, партийные и комсомольские организации разъясняли личному составу исключительную важность этой деятельности флота, помогали воинам осваивать передовые тактические приемы использования оружия в условиях сложного Арктического театра, широко популяризировали подвиги военных моряков и летчиков, экипажей судов торгового флота и полярников.

В первый, наиболее тяжелый период Великой Отечественной войны североморцам пришлось решать сложные и разнообразные задачи, располагая сравнительно небольшими силами и незначительным боевым опытом. Но моряки флота с честью выдержали эта труднейшее испытание. Они надежно прикрывали стратегический фланг сухопутных войск на Севере, успешно обеспечивали проводку союзных конвоев и безопасность судоходства по внутренним коммуникациям, активно действовали на вражеских морских сообщениях, срывая перевозки гитлеровцев. Это стало возможным благодаря большому вниманию Коммунистической партии, Советского правительства и всего народа к североморцам, к защите Заполярья.

Боевой деятельностью североморцев умело руководил Военный совет во главе с вице-адмиралом А. Г. Головко. Воины флота, беспредельно преданные социалистической Родине и идеалам коммунизма, в многочисленных боях с врагом проявили необычайную стойкость, героизм и воинское мастерство.

Большую всестороннюю помощь военным морякам оказывали Мурманская и Архангельская партийные организации, все трудящиеся этих областей. Она выражалась в переоборудовании торговых и рыболовных судов под сторожевые корабли и тральщики и комплектовании их экипажей из моряков торгового и промыслового флотов, в ремонте боевых кораблей и вспомогательных судов, в снабжении североморцев топливом и продовольствием, в шефстве над ними деятелей культуры и искусства. Дружба между моряками Северного флота и трудящимися Мурманска и Архангельска, сложившаяся еще в мирное время, с началом Великой Отечественной войны укрепилась и стала одним из важных факторов, помогавших

североморцам бить врага на море, в воздухе и на суше, а труженикам Севера ковать победу в тылу.

Важнейшим итогом первого периода войны на северном крыле советско-германского фронта явился срыв гитлеровского плана молниеносного захвата незамерзающего порта на Севере — Мурманска и всего Кольского полуострова, блокирования советских судов в Белом море. Этот успех был достигнут совместными усилиями войск 14-й армии и моряков Северного флота.

Глава шестая. Нарастающие удары

Отзвуки великих битв

Начало 1943 года не предвещало военных успехов фашистской Германии. 330-тысячная отборная группировка войск Паулюса находилась в плотном кольце окружения под Сталинградом. В последующем фашистским руководителям также не удалось изменить военно-политическую обстановку в свою пользу. Курская битва и развернувшееся затем грандиозное наступление Красной Армии завершили коренной перелом в общем ходе Великой Отечественной и второй мировой войн.

Войска Карельского фронта и Северный флот начали 1943 год обычными боевыми действиями. Флот продолжал нести вахту правофлангового в огромном строю действующих фронтов и флотов: сторожевые корабли, тральщики и сторожевые катера были заняты дозорной службой, тралили мины; в море на позициях находились подводные лодки; самолеты совершали полеты на разведку; эскадренные миноносцы готовились к встрече очередного союзного конвоя; части морской пехоты на полуостровах Средний и Рыбачий прочно удерживали самый северный участок советского фронта. Однако влияние побед, одержанных на Волге и под Курском, чувствовалось во всей обстановке на Крайнем Севере. Окончательно провалились расчеты врага овладеть Кольским полуостровом. Войска Карельского фронта из месяца в месяц активизировали свои действия на всех участках от Баренцева моря до Ладожского озера. Их правый фланг надежно прикрывал Северный флот: все более нарастали его удары по вражеским морским сообщениям, более успешно защищал он свои коммуникации. Потеряв и здесь инициативу, немецко-фашистское командование приступило к укреплению оборонительных рубежей.

Потери в боях и вынужденные переброски вражеской авиации на основные направления вели к ослаблению 5-го воздушного флота. Если на 1 октября 1942 г. на аэродромах Северной Норвегии и Финляндии базировалось 545 самолетов, то на 1 января 1943 г. их насчитывалось только 354, а на 1 апреля — 273. Во время летней навигации противник, пытаясь усилить действия своих сил на северных морских коммуникациях, увеличил число самолетов до 370. Однако к концу года оно сократилось до 228. [194] В течение года летчики Северного флота и Карельского фронта вели напряженную борьбу за господство в воздухе.

На море же активность противника на советских внешних и внутренних коммуникациях не ослабевала. В марте в Альтен-

фьорд пришел линейный корабль «Шарнхорст». Таким образом, на Северном морском театре были сосредоточены все боеспособные крупные корабли немецко-фашистского флота: линкоры «Тирпиц», "Шарнхорст", 3 тяжелых и 1 легкий крейсер, а также 14 эсминцев, 32 сторожевых корабля и тральщика, 19 сторожевых и 10 торпедных катеров, 31 подводная лодка.[195] Это позволило немецко-фашистскому командованию сохранить численное превосходство в морских силах и поддерживать напряженную обстановку на морских коммуникациях.

Перед всеми советскими действующими флотами встала задача максимально воспользоваться плодами выдающихся побед на Волге и под Курском: создать и закрепить перелом на морских театрах, всемерно усиливать удары по фашистским захватчикам.

Конкретные задачи Северного флота на 1943 год были определены директивой Народного комиссара ВМФ от 31 декабря 1942 г. Они сводились к следующему: прикрытие союзных конвоев в операционной зоне флота, нарушение коммуникаций противника, защита своих коммуникаций и побережья, оборона Арктики и полуостровов Рыбачий и Средний, содействие приморскому флангу Карельского фронта.[196]

Для выполнения этих задач складывались благоприятные условия. В течение года Северный флот пополнился подводными лодками, надводными кораблями, самолетами и различными видами оружия и технических средств.

От промышленности были получены 4 подводные лодки типа С и 2 типа М. С Тихоокеанского флота прибыли 4 лодки типа С и 1 типа Л. В ноябре — декабре на Север из США пришли 9 больших охотников за подводными лодками и 7 тральщиков, а из Англии — 2 тральщика. В конце года флот получил 12 торпедных катеров, в том числе 6 с Балтики с командами, имевшими боевой опыт. Но противник еще продолжал сохранять преимущество в численности надводных кораблей и подводных лодок.

Непрерывно пополнялась новыми самолетами авиация флота. В начале 1943 г. она насчитывала 290 самолетов. В марте в ее состав вошел 46-й штурмовой авиационный полк (самолеты Ил-2). 100 самолетов (60 истребителей и 40 бомбардировщиков и торпедоносцев) флот получил в октябре. В связи с пополнением в военно-воздушных силах флота произошли организационные изменения: в июле 5-я авиационная бригада была переформирована в 5-ю минно-торпедную авиационную дивизию трехполкового состава, а 6-я авиационная бригада — в 6-ю истребительную авиационную дивизию. В отдельные периоды флот получал поддержку от авиации Карельского фронта, которая также продолжала укрепляться, и авиации резерва Главного

Командования.

С середины 1943 г. соотношение сил в авиации изменилось в пользу Северного флота и Карельского фронта. Однако продолжал ощущаться недостаток в истребителях дальнего действия, торпедоносцах, противолодочных самолетах и разведчиках.

В течение года техническое перевооружение претерпели береговая и противовоздушная оборона и морская пехота флота. Они во всевозрастающем количестве получали новые артиллерийские установки, минометы и другое оружие. Вместе с тем морская пехота несколько уменьшилась. В начале года были расформированы 82-я отдельная морская стрелковая бригада и 18-й отдельный батальон морской пехоты, а их личный состав по решению Государственного Комитета Обороны пополнил части Красной Армии, сражавшиеся на южных фронтах.

Пополнение Северного флота подводными лодками, надводными кораблями, самолетами, орудиями береговой и зенитной артиллерии расширяло его возможности усиления боевых действий.

Моряки флота, опираясь на опыт, накопленный ими в первом периоде войны, добивались дальнейшего роста своего боевого мастерства, совершенствования тактических методов и приемов использования оружия и техники. Они успешно осваивали новое оружие, улучшали организацию взаимодействия разнородных сил флота.

Победы Красной Армии, одержанные на Волге и под Курскомт находили горячий отклик в сердцах североморцев. Они еще более повысили моральный дух военных моряков, их наступательный порыв и боевую активность. Политические органы и партийные организации флота широко вели пропаганду успехов Советских Вооруженных Сил в борьбе с врагом, всемерно мобилизовывали воинов на образцовое выполнение боевых заданий командования, на полный разгром врага в Заполярье. В этой своей работе они умело использовали боевые подвиги североморцев, награждение воинов, кораблей и частей высокими знаками отличия. В 1943 г. ордена Красного Знамени удостоились бригада подводных лодок, подводные лодки «Щ-403» и «Щ-404», эскадренный миноносец «Куйбышев», 12-я бригада морской пехоты, 5-й отдельный зенитный артиллерийский дивизион, 113-й отдельный артиллерийский дивизион, тральщик № 32. Гвардейскими стали подводные лодки «М-172», "Щ-402", «Щ-422», эскадренный миноносец «Гремящий». 24-й минно-торпедный полк был преобразован в 9-й гвардейский минно-торпедный полк.

Дерзкие атаки

Рост потребностей германской промышленности в железной руде и никеле вызвал усиление морских перевозок вдоль побережья Северной Норвегии: в течение 1943 г. разведкой Северного флота была обнаружено 320 конвоев. Особенно интенсивными перевозки были в период полярной ночи.

Гитлеровское морское командование приняло меры к дальнейшему укреплению обороны своих морских коммуникаций. Оно увеличило число береговых и зенитных батарей на побережье и дозоров в море, подновило оборонительные минные заграждения. Для проводки каждого конвоя выделялись значительные силы: если в первой половине года на 2 — 3 транспорта приходилось до 10 — 12 кораблей охранения, то во второй — на 3 — 4 транспорта 20 — 25 кораблей. Все конвои в светлое время прикрывались истребителями.

Для прорыва охранения конвоев от североморцев требовались большое воинское мастерство и искусство, настойчивость и решительность в выполнении боевой задачи, знание противника, умение бороться с его тактическими приемами.

В первой половине года ведущую роль в борьбе на морских коммуникациях противника продолжали играть подводные лодки, во второй — авиация флота.

Боевой счет бригады подводных лодок[197] в новом году открыла «Л-20», действовавшая у норвежского побережья. В новогоднюю ночь лодка легла на грунт, и свободные от вахты моряки красочно убрали маленькую елку. Командир капитан 3 ранга В. Ф. Тамман поздравил экипаж с праздником и произнес тост за новые победы лодки в 1943 г. А с наступлением дня «Л-20» обнаружила и атаковала вражеский конвой. На морское дно пошел фашистский транспорт «Муанса» в 5500 брт.[198]

До октября 1943 г. подводные лодки действовали в прежнем районе (от Варангер-фьорда до Лоппского моря), но затем позиции в Лоппском море отошли в зону английского флота. Обычно одновременно в море находилось до 6 подводных лодок. Но в связи С тем что судоремонтные предприятия не справлялись с их ремонтом, в отдельные периоды количество действующих лодок уменьшалось.

Весной 1943 г. из-за активного противодействия вражеской авиации и кораблей подводники были вынуждены для зарядки аккумуляторных батарей отходить от побережья на 30 — 40 миль. Это отнимало много времени. Поэтому для непрерывного наблюдения за движением конвоев противника была организована сменность 2 — 3 лодок на одной позиции. С 4 апреля этот способ применялся в Варангер-фьорде, где

противолодочная оборона противника была наиболее сильной. Лодки на позиции сменялись по особому графику, отходя для зарядки батарей и отдыха в бухту Земляное. В этом районе они действовали совместно с торпедными катерами.

С наступлением полярного дня сменность лодок была организована и на основных позициях между Вардё и мысом Нордкап. Но здесь районы зарядки и отдыха определялись в открытом море, ба пределами зоны, контролировавшейся вражескими кораблями и Авиацией.

Непрерывное обслуживание района (позиции) двумя-тремя лодками в период полярного дня дало положительные результаты.

Прибрежная коммуникация находилась под постоянным наблюдением. Это позволяло получать более полные данные о движении вражеских конвоев, что способствовало повышению эффективности действий подводных лодок. Осенью, с увеличением темного времени суток, когда можно было производить зарядку батарей у побережья, надобность в этом способе отпала.

В 1943 г. после тщательной подготовки (проведения групповых упражнений, игр и учений) была предпринята попытка совместных действий двух подводных лодок. 3 февраля в море вышли «К-3» (командир капитан 3 ранга К. И. Малофеев) и «К-22» (командир капитан 3 ранга В. Ф. Кульбакин). Прибыв в район Барде, Нордкап, лодки приступили к выполнению боевой задачи. Ночью они производили совместный поиск в надводном положении, днем погружались и, поддерживая связь с помощью гидроакустических средств, маневрировали в 20 25 каб. одна от другой. Так они действовали в течение двух суток, но в конце третьих курсы лодок разошлись из-за недостаточно надежной связи. «К-22» в этом походе погибла.[199]

Трудности, вызванные усилением противолодочной обороны врага, продолжали нарастать. В самый разгар полярного дня пришлось отказаться от действий подводников в наиболее опасном районе — Варангер-фьорде. В октябре они здесь возобновились, но ненадолго: район окончательно был передан торпедным катерам.

Во второй половине года на флоте принимались меры по организации взаимодействия между подводными лодками и авиацией. В начале октября у побережья Северной Норвегии было развернуто 6 лодок. Одновременно здесь была усилена воздушная разведка. «С-55», "С-56", «С-51», "С-101", пользуясь данными авиаторов, провели несколько атак. Однако трудность такого взаимодействия заключалась в том, что лодки могли принимать

донесения самолетов только в надводном положении.

Большую помощь подводникам оказывала ударная авиация. Она совершала систематические налеты на сторожевые корабли и аэродромы врага. В 1943 г. наносились удары авиацией специально по противолодочным силам гитлеровцев. Обычно, если наблюдалась особая активность вражеских противолодочных кораблей и самолетов в районе действий советской лодки (что являлось верным признаком ее обнаружения), командование флота направляло в данный район авиацию. Так, летчики оказали помощь «Щ-422», "Щ-404" и другим подводным лодкам.

В 1943 г. участились случаи обнаружения вражеских лодок в районах действий наших подводных кораблей и при выходе их из базы. Для борьбы с фашистскими лодками командование флота использовало авиацию.

Опыт боевого содружества подводников и авиаторов, накопленный в 1943 г., послужил основой для дальнейшей разработки совместных действий подводных и военно-воздушных сил флота, широко практиковавшихся в 1944 г.

Командование бригады и командиры подводных лодок большое внимание уделяли совершенствованию тактических приемов использования оружия. Этого настоятельно требовало усиление непосредственного охранения вражеских конвоев.

Творческим отношением к порученному делу отличался, например, командир «С-101» капитан 3 ранга П. И. Егоров. Его корабль в течение года совершил пять боевых походов и восемь торпедных атак — больше любой другой подводной лодки Северного флота. Боевой счет «С-101» за это время увеличился на три транспорта, сторожевой корабль и подводную лодку противника. Кроме того, она причинила повреждения нескольким вражеским судам.

Каждый поход приносил успех мужественному экипажу и его искусному командиру. Изучив тактику сил охранения конвоев, капитан 3 ранга Егоров умело осуществил несколько атак со стороны берега. Этот его опыт затем широко использовали другие командиры лодок. Первую такую атаку Егоров произвел многоторпедным залпом по двум рядом расположенным целям.

В августе «С-101» около трех недель находилась на позиции у мыса Желания. В ее задачу входило не допустить проникновения фашистских подводных лодок в Карское море. Перед походом в командование кораблем вступил капитан 3 ранга Е. Н. Трофимов, а обеспечивающим шел П. И. Егоров, назначенный командиром дивизиона.

28 августа гидроакустик краснофлотец И. В. Ларин услышал шум винтов вражеского корабля, доложил об этом вахтенному

командиру и передал наблюдение опытному специалисту старшине 1-й статьи М. А. Филиппову, который уточнил данные о противнике. Вскоре вахтенный командир, а затем и Трофимов в перископ заметили фашистскую подводную лодку «11-639», возвращавшуюся в надводном положении из Карского моря. Около 30 минут заняло маневрирование для занятия выгодного положения. В 10 час. 50 мин. с дистанции 6 каб. последовал трехторпедный залп, раздался мощный взрыв, и лодка противника затонула.[200]

В 1943 г. новых успехов добилась прославленная Краснознаменная подводная лодка «К-21» (командир Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин). Она трижды осуществила минные постановки в Лоппском море, на подходах к базам противника и на его коммуникациях в шхерном районе. Как всегда, действия Лунина отличались точным расчетом, дерзостью и оправданным риском.

Показателен февральский поход «К-21». 10 февраля она вышла в море с заданием осуществить постановку минного заграждения, высадить разведывательную группу, искать и уничтожать вражеские транспорты.[201]

12 февраля около 12 час. в пятом отсеке из-за короткого замыкания возник пожар, вышли из строя горизонтальные и вертикальные рули. Экипаж всеми силами старался ликвидировать опасность. В борьбе с огнем самоотверженно действовали командир отделения мотористов старшина 1-й статьи Н. А. Коконин, краснофлотцы В. В. Майоров, Н. К. Мац, И. И. Березкин. Однако пожар не утихал, и пришлось прибегнуть к крайней мере: покинуть пятый отсек и загерметизировать его. Но опасность миновала не сразу — температура переборок достигала 150°. Лишь через семь часов подводникам удалось ликвидировать пожар, исправить повреждения и продолжить боевой поход.[202]

18 февраля в проливе Кегсунн «К-21» выставила 20 мин, а на следующий день успешно высадила группу разведчиков на норвежский берег.

Заметив оживленное движение мелких судов в районе бухты Воген, расположенной в глубине фьорда, командир принял решение нанести по ним удар. В ночь на 20 февраля лодка в надводном положении направилась в бухту. Гитлеровцы обнаружили ее, но приняли за свою. Три раза береговые наблюдательные посты запрашивали опознавательный сигнал, и каждый раз сигнальщик повторял неопределенный световой сигнал, продиктованный Луниным. Через 50 минут после первого запроса лодка, приблизившись к причалам на 13 каб., произвела четырехторпедный залп. Три взрыва, потрясшие ночную тишину,

уничтожили несколько мелких судов и причал. При выходе из фьорда «К-21» обнаружила фашистскую лодку и пыталась ее таранить, но противник, поспешно погрузившись, сумел уклониться.

Рос боевой счет и «Щ-422». Капитан 3 ранга Ф. А. Видяев всего год командовал этой лодкой, а слава о его делах шла по всему флоту. Свой февральский поход экипаж «Щ-422» посвятил 25-й годовщине Красной Армии и Военно-Морского Флота. Лодка успешно выполнила боевое задание, потопив два фашистских транспорта.

В очередном походе 31 мая «Щ-422» вела поиск противника в районе Сюльте-фьорда. Командир отделения акустиков В. В. Жучков обнаружил приближавшийся вражеский конвой. Видяев, прорвав сильное охранение, потопил крупный транспорт. Взбешенный такой потерей, враг обрушил на лодку град глубинных бомб. Три часа длилось преследование. Вокруг лодки разорвалось 356 бомб. Однако уверенные и искусные действия командира, четкое выполнение команд рулевыми и мотористами позволили подводникам оторваться от преследователей. Когда «Щ-422» возвратилась в базу, командующий флотом вице-адмирал А. Г. Головко прямо на пирсе вручил капитану 3 ранга Ф. А. Видяеву орден Красного Знамени.

1 июля подводная лодка снова вышла в море, а 25 июля пришло сообщение о преобразовании ее в гвардейскую. Но об этом героический экипаж «Щ-422» не узнал: в этом походе подводная лодка погибла. Североморцы свято хранят память о гвардейцах и их отважном командире. В Полярном моряки воздвигли Видяеву памятник.

Успешно действовали на ближних коммуникациях противника в Варангер-фьорде североморские «малютки». Несмотря на то что их походы были кратковременными из-за малого запаса торпед на борту, эти лодки наносили врагу большой урон. Подводная лодка «М-119» (командир капитан 3 ранга К. М. Колосов) в течение 1943 г. совершила девять боевых походов, «М-171», "М-172" и «М-105» — по пять — семь походов.

Подводные лодки «Л-20» и «Л-22» за это время поставили несколько минных заграждений на наиболее оживленных участках вражеских коммуникаций.

Быстро освоились на новом морском театре тихоокеанцы. Уже в первых походах хорошо зарекомендовали себя экипажи подводных лодок «С-55», "С-56" и «С-51».

Командир «С-55» капитан 3 ранга Л. М. Сушкин проявил себя мастером атак по двум целям одним торпедным залпом. Выждав момент, когда суда начинали створиваться, он производил залп

из всех носовых аппаратов. Три такие атаки завершились успехом.

29 апреля «С-55», прорвав охранение, оказалась в самой середине конвоя. Подняв перископ, командир лодки впереди по курсу увидел два транспорта. Пока Сушкин определял элементы их движения и выжидал момент, когда суда створятся, на лодке были закончены все приготовления к залпу. По команде «Пли» торпеды одна за другой устремились к цели. Хороший подарок Родине к 1 Мая преподнесли подводники: их два орудийных выстрела при входе в свою базу возвестили участникам первомайского торжественного заседания Северного флота о новых победах лодки.

Четыре вражеских транспорта уничтожила в 1943 г. «С-56», которой командовал капитан-лейтенант Г. И. Щедрин. Первая атака, проведенная 10 апреля, оказалась не из легких. При сближении с конвоем «С-56» была обнаружена и атакована кораблями охранения. Нередко в таких случаях лодки прекращают бой и, уклоняясь от противника, уходят на большую глубину или отворачивают в сторону. Щедрин решил действовать по-иному — поднырнул под конвой, введя тем самым гитлеровцев в заблуждение. Пока корабли охранения сбрасывали глубинные бомбы и искали лодку в месте ее обнаружения, «С-56» всплыла под перископ с противоположной стороны конвоя и, внезапно атаковав его, потопила транспорт.

14 апреля боевой счет лодки увеличился еще на один транспорт. Через четыре дня «С-56» благополучно вернулась в базу.

Результативными были и действия «С-51». В первом боевом походе она у мыса Нордкап 13 мая обнаружила конвой противника. Командир лодки капитан 3 ранга И. Ф. Кучеренко уверенно провел первую свою атаку по данным первичного обнаружения с глубины больше перископной. Из четырех торпед, выпущенных с дистанции 12 каб., две поразили цель.

16 июня «С-51» вышла в район мыса Слетнес. 23 июня, форсируя минное заграждение, подводники услышали частые взрывы глубинных бомб. Стало ясно, что в этот район подходит конвой — гитлеровцы вели профилактическое бомбометание по курсу его следования. Вскоре акустик доложил о шуме винтов транспортов, а затем конвой стал виден и в перископ. Четыре торпеды, точно направленные «С-51», потопили два транспорта.

В 1943 г. подводные лодки шире использовали гидроакустическую аппаратуру, работающую по принципу гидролокации. С ее помощью определялось как направление на противника, так и расстояние до него. Поступавшие на флот новые гидроакустические приборы позволяли более успешно

производить бесперископные атаки. Это лучше обеспечивало скрытность сближения подводной лодки с целью, внезапность атаки.

Гидролокация давала большие возможности в борьбе с минами. Располагая такими приборами, подводники могли не только обнаруживать якорные контактные и антенные противолодочные мины, но и уклоняться от них. Это было очень важно: лодкам нередко приходилось форсировать минные заграждения, прикрывавшие прибрежные коммуникации противника. Так было и в сентябрьском походе Краснознаменной подводной лодки «Щ-404» (командир капитан-лейтенант Г. Ф. Макаренков). Действуя в Варангер-фьорде, она четырнадцать раз удачно преодолела вражеские минные заграждения. С помощью новой гидроакустической аппаратуры она вовремя обнаруживала впереди по курсу мины и уклонялась от них. Это явилось результатом слаженной и четкой работы всего экипажа, и в первую очередь акустиков — командира отделения Кудрявцева и краснофлотца Левановича, рулевого старшего краснофлотца Гондюхина и, конечно, командира лодки.[203]

Кроме действий на коммуникациях противника подводники флота вели борьбу с фашистскими лодками, участвовали в обеспечении союзных конвоев.

Всего в 1943 г. подводные лодки Северного флота совершили около 120 боевых походов (из них 109 на морские коммуникации противника), провели 91 атаку и осуществили 15 минных постановок.[204] В течение года от их ударов и на выставленных ими минах фашисты потеряли 52 транспорта, 21 боевой корабль и вспомогательное судно.

К сожалению, не все походы лодок заканчивались благополучно. Подводникам приходилось сталкиваться с постоянно усиливавшейся противолодочной обороной противника. Между тем еще не все лодки флота имели совершенную гидроакустику, и поэтому мины продолжали оставаться грозной опасностью для таких кораблей. Сказывалось также отсутствие на многих лодках радиолокации.

В 1943 г. Северный флот потерял несколько подводных лодок.[205] Некоторые лодки получили тяжелые повреждения.

24 марта 1943 г. «М-174» (командир капитан-лейтенант И. Е. Сухорученко) в Варангер-фьорде подорвалась на мине. Взрывом оторвало носовую часть легкого корпуса; нарушилась герметичность прочного корпуса в районе носовых торпедных аппаратов, и в первый отсек под большим давлением начала поступать вода. В создавшейся обстановке судьба лодки, жизнь экипажа во многом зависели от торпедиста матроса Михаила

Баева, который один оказался в носовом отсеке. Сознание своего долга, высокой ответственности перед боевыми товарищами придало ему силы. Баев Мужественно вступил в поединок со стихией. Он с величайшим трудом создал в отсеке противодавление воздуха и остановил поступление воды. Лодка смогла всплыть и возвратиться в базу.

В сентябрьском походе подводный заградитель «Л-20» (командир капитан 2 ранга В. Ф. Тамман) после успешной минной постановки приступил к поиску вражеских судов. В районе мыса Слетнес лодка обнаружила конвой и, атаковав его, потопила транспорт. Сторожевые корабли начали преследование и сбросили около 30 глубинных бомб. Капитан 2 ранга Тамман решил уклониться в сторону берега, в результате противник потерял гидроакустический контакт с лодкой. Но во время маневрирования при очередном близком взрыве глубинных бомб лодку сильно встряхнуло, образовался дифферент на нос, и она ударилась о подводную скалу. Вода хлынула во второй отсек. Часть ее пришлось принять в первый. «Л-20» легла на грунт на глубине около 140 м. В полузатопленных отсеках в темноте оказались тринадцать моряков. Во втором отсеке вода доходила до второго яруса коек. Кислород в воздухе быстро иссякал.

Борьбу за живучесть в отсеке возглавил старший лейтенант М. М. Шапаренко. Твердый голос командира лодки, отдававшего распоряжения через переговорную трубу, придавал морякам уверенность и силы. По распоряжению Таммана они предприняли попытки открыть клапан аварийного осушения. Это потребовало неимоверных усилий. Приходилось нырять в ледяную воду, отыскивать клапан в сплошной темноте. Старшины А. И. Доможирский, Н. Ю. Чижевский, В. С. Острянко, старший краснофлотец А. Д. Фомин по нескольку раз ныряли под воду, и наконец клапан был открыт. Затем удалось перепустить сжатый воздух из запасных торпед.

Мужественно вели себя в борьбе за жизнь корабля главный старшина А. С. Пухов, краснофлотцы А. Д. Егоров, Н. А. Никаншин, Г. Я. Бабошин, Д. П. Крошкин, К. П. Матвейчук, А. В. Хоботов, а также находившийся на практике курсант Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе Н. М. Портнов.[206] Десять часов длилась их схватка со стихией. После осушения отсеков моряки общими усилиями заделали пробоины, и лодка смогла всплыть. Только трое подводников смогли выйти из отсеков самостоятельно, остальных пришлось выносить. Краснофлотец Егоров умер, не приходя в сознание.

Двенадцать героев и командир лодки были награждены орденом Красного Знамени, а Егоров — посмертно орденом

Отечественной войны I степени.

С дальнейшим развитием авиации Северного флота повышалась ее активность на морских сообщениях врага.[207] По количеству потопленных судов она начинает соперничать с подводными лодками, а во второй половине 1943 г. опережает их. Ведущую роль в борьбе с судоходством противника стали играть самолеты-торпедоносцы, выходившие в атаку на низких высотах (30 — 40 м), что давало высокий боевой эффект.

Если в четвертом квартале 1942 г. для ударов по вражеским конвоям был произведен 31 самолето-вылет, то в первом квартале 1943 г. — 170 самолето-вылетов (из них 164 падает на торпедоносцы). Всего же за год самолеты 9-го гвардейского минно-торпедного полка совершили около 370 самолето-вылетов.[208]

Авиации флота приходилось действовать в условиях постоянно усиливавшейся противовоздушной обороны противника. Поэтому в 1943 г. стал широко практиковаться метод совместных атак конвоев, обнаруженных воздушной разведкой, тактическими группами бомбардировщиков, торпедоносцев и штурмовиков под прикрытием истребителей. Применялся также способ последовательного нанесения ударов по конвою до его полного уничтожения. Проводились и самостоятельные атаки торпедоносцев, бомбардировщиков и штурмовиков под прикрытием истребителей, а при сложных метеорологических условиях и без прикрытия. Состав тактических групп увеличился до 4 — 5 самолетов. Обычно на один самолет выделялось 2 — 3 истребителя прикрытия.

Нередко над конвоями противника завязывались напряженные воздушные бои. С целью поддержки ударных групп производились воздушные налеты на вражеские аэродромы для уничтожения на них самолетов и сковывания истребителей противника.

С наступлением полярного дня из-за противодействия вражеских истребителей командование флота отказалось от использования одиночных самолетов-торпедоносцев методом крейсерства — "свободной охоты". Осенью же к нему вернулись вновь. Однако наиболее успешными были совместные (комбинированные) удары по конвоям различных сил авиации. В этих случаях своими действиями бомбардировщики, штурмовики и истребители ослабляли оборону противника, создавали наиболее благоприятные условия для решительной и точной атаки торпедоносцев.

Действуя в суровых условиях Заполярья, преодолевая сильное противодействие противника, проявляя чудеса храбрости,

летчики-североморцы добивались значительных боевых успехов. Умело бить врага они учились на замечательных боевых подвигах дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова. Многие из них в боях с врагом проявили образцы воинского искусства, решительности и отваги.

14 января 1943 г. воздушная разведка обнаружила в районе Вардё конвой в составе пяти транспортов и нескольких кораблей охранения. Из-за плохой видимости в тот день могли действовать только торпедоносцы. В воздух поднялись самолеты, ведомые капитанами В. Н. Киселевым и А. А. Баштырковым. У Баштыркова это был 106-й боевой вылет.

Идя строем фронта на высоте 25 м, самолеты обнаружили конвой и легли на боевой курс. Гитлеровцы открыли сильный зенитный огонь, но летчики не свернули с боевого курса. Когда до транспортов оставалось 400–500 м, торпеды отделились от самолетов и устремились к цели. В этот момент машина Баштыркова получила повреждение и загорелась. Тогда герой-коммунист обрушил ее на вражеское судно. В результате этой атаки гитлеровцы потеряли два транспорта.

За выдающийся подвиг капитан А. А. Баштырков и стрелок-радист сержант В. Н. Гаврилов были посмертно удостоены звания Героя Советского Союза.

25 апреля 1943 г. пять торпедоносцев под прикрытием семи истребителей вылетели для атаки конвоя, обнаруженного самолетом-разведчиком. Уже в полете ведущий группы капитан В. Н. Киселев получил уточненные данные. Конвой в составе двух транспортов и одиннадцати кораблей охранения находился в районе Конгс-фьорда; его прикрывали истребители.

Завязав бой, советские истребители сковали воздушное прикрытие врага. Торпедоносцы в строю «клин» под сильным огнем зенитных орудий кораблей и береговых батарей устремились в атаку. В разгар ее от прямого попадания снаряда загорелся самолет ведущего. Но коммунист Киселев продолжал атаку и с 300 м сбросил торпеду на самый крупный транспорт. Судно переломилось и вскоре пошло на дно. Но и самолет героя упал в море и затонул.

Указом Президиума Верховного Совета СССР капитану В. Н. Киселеву и штурману старшему лейтенанту М. Ф. Покало посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, а члены экипажа старшина И. А. Берденников и сержант В. Жучков посмертно награждены орденом Отечественной войны I степени.

22 июля 1943 г. в районе мыса Берлевог три торпедоносца (ведущий гвардии капитан А. З. Величкин) под прикрытием девяти истребителей нанесли удар по конвою из четырнадцати

судов. Атака производилась с двух бортов противника, что затруднило ему маневр уклонения от торпед. Истребители тем временем штурмовыми действиями подавляли зенитную артиллерию врага.

В результате боя один транспорт был потоплен и один поврежден. На обратном пути самолеты подверглись атаке двенадцати «мессершмиттов», но, потеряв три машины, гитлеровцы отказались от продолжения боя.

13 октября авиация флота в районе мыса Кибергнес нанесла удар по конвою противника четырьмя тактическими группами (6 штурмовиков Ил-2, 6 пикирующих бомбардировщиков Пе-2, 6 торпедоносцев). Все они имели прикрытие из 30 истребителей. Самолеты-разведчики вели непрерывное наблюдение за конвоем, осуществляя наведение ударных групп.

Несмотря на сильное противодействие истребителей противника, предварительные атаки бомбардировщиков и штурмовиков, сковывающие действия торпедоносцев ослабили оборону конвоя и расстроили его боевой порядок. Это облегчило выход в атаку торпедоносцев. С 1000 — 1400 м они сбросили четыре торпеды. В результате на дно пошли транспорт и сторожевой корабль. Два судна получили повреждения. В воздушных боях было сбито 15 вражеских самолетов.[209]

В июне 1943 г. в действия на коммуникациях противника включился 46-й штурмовой авиационный полк (командир майор М. П. Михайлов). Под руководством инструктора — прославленного балтийского летчика капитана А. Е. Мазуренко, ставшего позже дважды Героем Советского Союза, летчики полка быстро изучили тактику бомбометания с малых высот и в дальнейшем успешно применяли ее в борьбе с вражеским судоходством. В первых же боевых вылетах штурмовики добились успехов. Так, лейтенант С. А. Гуляев за первую неделю июня потопил транспорт и катер.

Всего в 1943 г. летчики-североморцы потопили 61 транспорт, 5 боевых кораблей и 2 вспомогательных судна противника, 19 вражеских судов было повреждено.[210]

Действия надводных кораблей на морских коммуникациях противника продолжали носить «сезонный» характер. Эскадренные миноносцы совершили три набега на коммуникацию противника в районе Вардё, Нордкин: один в январе и два в марте.

20 января радиоразведка обнаружила вражеский конвой в районе мыса Нордкап. На перехват его вышли лидер «Баку» (под флагом командира бригады капитана 1 ранга П. И. Колчина, командир корабля капитан 3 ранга Б. П. Беляев) и эсминец

«Разумный» (командир капитан-лейтенант Н. И. Никольский). Поиск конвоя осуществлялся в плохую видимость, но наблюдатели с «Баку» около полуночи обнаружили силуэты вражеских судов. Расстояние быстро сокращалось. С 26,5 каб. лидер произвел торпедный залп и открыл артиллерийский огонь. В результате скоротечного боя один транспорт был потоплен, одно судно получило повреждения.[211]

Сторожевые катера типа МО в темные осенние и зимние ночи осуществляли минные постановки. Так, 4, 18 и 23 февраля в сложных метеорологических условиях они скрытно выставили минные банки у Петсамо, Киркенеса и Вардё. Всего сторожевые катера выполнили 66 минных постановок.

С 15 января после некоторого перерыва возобновили боевые действия торпедные катера. На полуострове Средний, в бухте Пумманки, в непосредственной близости к вражеским коммуникациям и его портам в Варангер-фьорде, постоянно базировались два торпедных катера. Нередко они взаимодействовали с береговыми батареями 113-го отдельного артиллерийского дивизиона.

Каждое судно противника, пытавшееся войти в бухту Петсамо, встречалось заградительным огнем береговых батарей и атаками торпедных катеров. Поэтому в 1943 г. немецко-фашистское командование все реже использовало порт Петсамо для разгрузки транспортов. Воинские грузы гитлеровцам приходилось в основном доставлять из отдаленного порта Киркенес. Из-за этого ухудшилось снабжение егерских дивизий на фронте.

В конце года условия для действий торпедных катеров на театре улучшились. Авиация флота, завоевавшая господство в воздухе, могла обеспечивать катера разведкой, а в светлое время суток и воздушным прикрытием. Количество катеров в составе флота увеличилось. Это позволяло практиковать одновременные выходы в море двух групп катеров с последующим взаимным наведением на обнаруженный конвой.

22 декабря в дневное время в районе мыса Берлевог воздушная разведка обнаружила конвой, следовавший в Киркенес. В море вышли две группы торпедных катеров: первая — «ТКА-14» (командир лейтенант Е. С. Дмитров), «ТКА-22» (командир лейтенант Ю. Н. Русначенко) и «ТКА-201» (командир старший лейтенант Д. Л. Холодный) под общим командованием капитана 2 ранга В. А. Чекурова и вторая — «ТКА-12» (командир старший лейтенант Г. М. Паламарчук) и «ТКА-13» (командир катера и группы старший лейтенант А. О. Шабалин).

Первым обнаружил конвой лейтенант Русначенко. Он

поспешно устремился в атаку, но, встреченный сильным артиллерийским огнем кораблей охранения, не смог выйти на дистанцию торпедного залпа. Сосредоточив внимание на этом катере, противник не заметил подхода других катеров.

Старший лейтенант Паламарчук, пробившись сквозь огневую завесу, с дистанции 2 каб. выпустил две торпеды в ближайший сторожевой корабль. Раздались два взрыва, и корабль быстро затонул. Во время атаки Паламарчук получил тяжелое ранение, но продолжал управлять катером. За этот подвиг он был удостоен звания Героя Советского Союза.

"ТКА-201", прорвав охранение, потопил транспорт. Вскоре к месту боя подоспел «ТКА-13». Атаковав противника с дистанции 2 каб., старший лейтенант Шабалин потопил два сторожевых корабля.

В этом бою погиб "ТКА-14".[212]

В 1943 г. торпедным катерам не раз приходилось спасать экипажи сбитых или севших на воду самолетов. В мае — июле лишь один «ТКА-13» спас шесть летчиков.[213] Обычно на помощь авиаторам катерники выходили в светлое время суток и часто попадали под сильный обстрел береговой артиллерии и самолетов противника.

Боевые успехи подводных лодок, авиации и надводных кораблей в борьбе на коммуникациях противника были бы немыслимы без разведки, которая на флоте постоянно совершенствовалась. В 1943 г. данные о движении фашистских конвоев главным образом поступали от воздушной разведки. В среднем ежедневно в разведывательных целях осуществлялось 3 — 4 самолето-вылета. Всего за год самолеты-разведчики произвели 1060 вылетов.

Разведка коммуникаций, пролегавших в непосредственной близости от побережья, а также самих портов встречала сильное противодействие истребителей противника. Но самолеты-разведчики успешно справлялись с боевыми заданиями. Своевременное обнаружение фашистских конвоев значительно облегчало подготовку и развертывание сил. В отдельных случаях разведывательные самолеты, установив наблюдение за транспортами противника, осуществляли наведение ударных групп авиации. С середины года данными воздушной разведки все чаще пользовались подводные лодки и торпедные катера.

Однако разведывательная авиация имела еще мало новых скоростных самолетов. Из-за отсутствия радиотехнических средств обнаружения разведка велась только днем. Недостаточно отработанной оставалась связь самолета-разведчика с берегом и подводными лодками: полученные данные приходили иногда с

опозданием.

В 1943 г. силы Северного флота потопили 139 транспортов, 41 боевой корабль и 12 мелких судов противника; кроме того, 37 транспортов и 6 кораблей было повреждено.

Своими активными действиями североморцы эффективно противодействовали вражескому судоходству, уверенно защищали свои морские коммуникации, надежно прикрывали правый фланг Карельского фронта, сковывали значительные силы противника, не позволяя ему в полной мере использовать их против конвоев, следовавших из США и Англии в СССР. Эти успехи Северного флота вынуждены признать даже буржуазные историки. В частности, небезызвестный Майстер пишет:

"Деятельность советской авиации, подводных лодок, торпедных катеров в сочетании с минными заграждениями и огнем береговых батарей сильно мешала немцам подвозить довольствие и отвлекала большую часть немецких вооруженных сил для оборонительных действий. Поэтому начиная с 1943 г. конвои союзников, следовавшие в Мурманск, значительно меньше подвергались атакам".[214]

Оборона судоходства на севере

Объем перевозок на Северном морском театре с самого начала войны непрерывно возрастал. В 1943 г. только по внутренним коммуникациям в Белом, Баренцевом морях и в Арктике было перевезено 548 тыс. т воинских грузов. Это был наибольший годовой показатель за время войны. Несколько уменьшились перевозки войск, личного состава флота и гражданского населения, но и они составили за год 266 тыс. человек.[215]

В 1943 г., когда наступил перелом в ходе войны в пользу Советского Союза, правительства США и Великобритании увеличили поставки по ленд-лизу. Однако, несмотря на общее улучшение стратегической и оперативной обстановки на театре, английское адмиралтейство отказалось посылать конвои в советские северные порты в период полярного дня — с марта по ноябрь. В остальные месяцы на Север прибыли 7 конвоев (120 транспортов) и ушли в Англию 6 (94 транспорта).[216]

Борьба на внутренних коммуникациях в 1943 г. носила напряженный характер. Немецко-фашистское командование предприняло отчаянную попытку нарушить судоходство в районе Кольского залива и на подходах к нему. Бомбардировочная авиация противника стремилась сорвать нормальную работу Мурманского порта и Кировской железной дороги. Со второй половины февраля враг начал широко использовать истребительную авиацию в варианте штурмовиков и

бомбардировщиков. Особенно активно (группами по 9 — 11 самолетов) фашистская авиация действовала в Мотовском заливе и в пунктах разгрузки на полуострове Рыбачий.

Гитлеровцы пытались блокировать полуострова Рыбачий и Средний, чтобы сорвать снабжение находившихся там советских войск. Для доставки сюда грузов использовались небольшие суда: мотоботы, дрифтеры, буксиры, самоходные шаланды, а для их охранения — сторожевые катера, часть которых была переоборудована из рыболовных судов.

В мае — июне вражеские самолеты в Мотовском заливе, совершив 34 групповые атаки, потопили 10 мелких советских судов и катеров и 10 повредили. Всего в первой половине года они произвели 171 налет, в которых участвовало 1373 самолета. Из-за сильного противодействия вражеской авиации полугодовой план перевозок на Рыбачий был выполнен с опозданием. Советскому командованию пришлось временно отказаться от базирования торпедных катеров в бухте Пумманки и от зарядки подводных лодок в бухтах полуострова. Оно приняло меры по усилению охранения конвоев. Было установлено зенитное вооружение на самих транспортах и укреплена противовоздушная оборона пунктов разгрузки на Рыбачьем. Для прикрытия конвоев все чаще выделялась истребительная авиация.

В противовоздушной обороне конвоев, баз и портов в 1943 г. участвовали истребительная авиация, части ПВО флота, корабли.

Днем и ночью на страже заполярного неба стояли зенитчики. В 1943 г, они получили радиолокационную аппаратуру, подключенную к прожекторам. Это значительно повысило эффективность зенитного огня, позволяло своевременно обнаруживать приближающиеся самолеты врага. В январе — феврале с помощью радиолокационных станций орудийной наводки зенитчики сбили четыре самолета. Они успешно отражали налеты фашистских бомбардировщиков на Мурманск и пункты стоянки кораблей в Кольском заливе.

Зенитчики кораблей также нередко выходили победителями в схватках с вражеской авиацией. 26 февраля пять истребителей противника атаковали сторожевой корабль № 11 ("Торос"), находившийся в дозоре на линии Цып-Наволок — мыс Черный. Интенсивным зенитным огнем корабль отбил атаку и направился спасать экипажи двух сбитых самолетов МБР-2. Враг пытался помешать ему и атаковал сначала тремя, а затем восемью самолетами. Однако советские моряки, отбив все налеты, спасли своих боевых товарищей.

9 мая на той же дозорной линии сторожевой корабль № 21 ("Град"), отражая атаку девяти ФВ-190, сбил один из них и

повредил другой. Сам корабль получил повреждение и вынужден был уйти в базу. Ему на смену вышел сторожевой корабль № 31, которому пришлось выдержать четыре атаки фашистских истребителей. В налетах участвовало до 16 Ме-109. Мужественный экипаж с честью вышел из этих тяжелых схваток.

Героически действовали экипажи сторожевых катеров, несшие дозорную службу и участвовавшие в охранении конвоев в Мотовском заливе. 11 мая на сторожевой катер «МО-112», буксировавший поврежденный катер в районе Земляное, налетели семь фашистских истребителей. Метким огнем зенитчики сбили два из них, а остальные обратили в бегство.

В трудные моменты на помощь кораблям не раз приходили летчики-североморцы. Так, 5 июня «МО-111», "МО-113", «МО-122» и «МО-133» конвоировали в Мотовском заливе буксир с баржей и катер с грузами. В 4 часа 35 мин. на конвой обрушились три группы истребителей противника (всего 32 самолета). Вражеские самолеты трижды заходили в атаку и с высоты 100 — 150 м засыпали катера и суда бомбами, снарядами, пулями. В 6 час. над конвоем появились еще восемь самолетов. Но на этот раз на помощь катерам пришли истребители флота. Они прикрывали конвой в течение шести часов, совершив 52 вылета. Летчики-североморцы сбили 9 самолетов противника, 5 самолетов уничтожила зенитная артиллерия катеров. Конвой потерь не понес, лишь один катер получил повреждения.

Успешно вели борьбу с вражеской авиацией истребители флота. Немало славных побед одержали воспитанники дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова. Гвардейский истребительный полк его имени надежно охранял воздушные подходы к главной базе. С честью справлялись со своими задачами и другие части истребительной авиации флота и Карельского фронта. Они настойчиво вели борьбу за господство в воздухе.

Действия истребительной авиации облегчились с внедрением новой радиолокационной техники. Теперь истребители, своевременно предупреждаемые о приближении вражеских самолетов, могли встречать их на дальних подходах к охраняемым объектам, главной базе и Мурманску. На флоте была создана централизованная система наведения истребителей. Во время воздушного боя оператор, наблюдая за его ходом, руководил действиями своих летчиков. Этим в немалой степени объяснялся наметившийся в 1943 г. рост числа сбитых фашистских самолетов: в январе — 6, в феврале — 13, в марте — 18, в апреле — 14, в мае — 26, в июне — 34.

В борьбе за господство в воздухе советское командование

большое значение придавало также ударам авиации по вражеским аэродромам. С самого начала года к решению этой задачи привлекались девять авиационных полков флота, фронта и резерва Главного Командования. Чаще всего таким ударам подвергались близлежащие аэродромы (Луостари, Хьебуктен), базируясь на которые самолеты противника совершали налеты на береговые объекты и коммуникации.

Гитлеровцы прилагали немало усилий, чтобы сохранить свое господство в воздухе. Их 5-й флот постоянно получал подкрепления. В апреле в Северную Норвегию был переброшен 6-й истребительный авиаотряд, носивший крикливое название "Гордость Германии" и имевший таких известных фашистских асов, как Мюллер, на счету которого числилась 91 победа в воздухе, Добрих, Фальдик.

В середине апреля напряженность обстановки в воздухе резко возросла. Так, 19 апреля для прикрытия главной базы истребители Северного флота произвели 74 самолето-вылета, 20 апреля — 76, 25 апреля — 102. Именно в те апрельские дни перед отвагой и мастерством советских соколов померкла слава "Гордости Германии". 19 апреля 1943 г. посты воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) сообщили о приближении 18 фашистских самолетов, летевших тремя группами. Враг намеревался нанести бомбовый удар по району Ваенга. Одну группу, состоявшую из лучших по тому времени немецких высотных истребителей Ме-109, пилотировали асы 6-го отряда во главе с Мюллером. Навстречу врагу советское командование смогло послать только четыре истребителя, которые пилотировались летчиками В. А. Горишным, Н. А. Бокием, А. М. Титовым и З. А. Сорокиным. Несмотря на численное превосходство врага, они вступили в бой. Вскоре к четверке отважных присоединился командир полка Герой Советского Союза П. Г. Сгибнев.

Фашистские асы всегда стремились добиться успеха одной внезапной атакой и, избегая затяжного боя, уйти в свою зону. В этом бою советские летчики успешно парировали первую атаку гитлеровцев, противопоставив их мастерству свое высокое мастерство, искусство маневра, гибкость и взаимную помощь. Когда Добрих неожиданно, из облаков, атаковал самолет Сгибнева, гвардии старший сержант Титов своевременно заметил и сбил аса. Сгибнев в свою очередь меткими очередями поразил два вражеских самолета, атаковавших советские истребители.

Особенно большого успеха в этом бою добился гвардии старший сержант Н. А. Бокий. Он обладал прекрасным чувством ориентировки в бою. Заметив, как от ведущего пары Мюллера

оторвался ведомый, Бокий незаметно занял его место. Мюллер был уверен, что умело повторяющий за ним фигуры высшего пилотажа — его напарник. Опасность он понял лишь тогда, когда советский истребитель с короткой дистанции открыл огонь. Первой же очередью самолет Мюллера был поврежден. Он совершил посадку, и Мюллер пытался уйти к своим, но перейти линию фронта ему не удалось. За эту и многие другие победы Н. А. Бокий был удостоен звания Героя Советского Союза.

В этом бою свою седьмую победу одержал коммунист З. А. Сорокин. Он вернулся в строй гвардейского полка после тяжелого ранения и ампутации ступней обеих ног. Любовь к Родине, стремление быть в рядах ее защитников помогли ему вновь стать летчиком-истребителем. Всего за время войны Сорокин совершил более 100 боевых вылетов и сбил 13 фашистских самолетов. В августе 1944 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

6-й авиаотряд, потеряв 19 апреля пять лучших летчиков, в течение десяти дней не смог участвовать в боях. Но 29 апреля шестерка асов, ведомая Фальдиком (вторым напарником Мюллера), снова появилась над главной базой. И опять фашисты недосчитались пяти самолетов, а Фальдика постигла участь Мюллера. В результате этих двух боев отряд фашистских асов перестал существовать.

В сентябре 1943 г. фашистское командование вновь активизировало действия своих истребителей. На одном из основных аэродромов противника Луостари разведкой отмечалось до 57 самолетов. Для нанесения удара по аэродрому было выделено 90 самолетов флота и 1-й гвардейской смешанной авиационной дивизии 7-й воздушной армии Карельского фронта. Налет был произведен 27 сентября. Первая группа, состоявшая из штурмовиков и истребителей, полила аэродром зажигательной смесью и обстреляла его из пушек и пулеметов. Бомбардировщики (вторая группа) обрушили на врага свой бомбовый груз. Завершили удар штурмовики и бомбардировщики третьей группы. Налет оказался настолько внезапным для противника, что его истребители даже не смогли подняться в воздух.

В результате удара противник потерял 20 самолетов; в воздух взлетел склад с боеприпасами, весь аэродром был охвачен огнем.

28 февраля 1943 г. во время налета на один из вражеских аэродромов произошел удивительный случай с летчиком-истребителем С. Г. Курзенковым.

Самолет Курзенкова был подбит зенитным снарядом и загорелся, а сам летчик получил ранение. Но советский офицер

нашел силы довести самолет до своей территории. Вот уже показалась матовая лента Кольского залива, можно было начинать снижение для посадки на аэродром. Но в это время огонь подобрался к бензобакам. Пришлось покидать самолет. Несколько секунд летчик находился в свободном падении, чтобы уйти от обломков падающего самолета. Наконец выдернуто кольцо парашюта, и он, раскрывшись, уходит от летчика. Иссеченные осколками ремни парашюта не выдержали, и купол оторвался. Но Курзенков, пролетев около 2 тыс. м без парашюта, остался жив. Он упал в глубокое ущелье, занесенное снегом. Состояние летчика было исключительно тяжелым. Потребовались большие усилия врачей, чтобы спасти жизнь отважному гвардейцу. К жизни его вернули искусные руки главного хирурга флота Д. А. Арапова и других медиков.

В июле 1943 г. Курзенкову было присвоено звание Героя Советского Союза. Случай с Курзенковым летчики назвали одним из авиационных чудес.

В 1943 г. североморские истребители, летчики ударной авиации, зенитчики береговых батарей и кораблей успешно вели напряженную борьбу с авиацией противника. Только в первом полугодии 1943 г. истребители флота совершили 5971 самолето-вылет. Враг понес большие потери в самолетах.

Летом 1943 г. авиация Северного флота и Карельского фронта завоевала господство в воздухе. Во втором полугодии результаты действий вражеских самолетов на северных морских сообщениях резко снизились. Потери флота за шесть месяцев составили всего 5 мелких судов и катеров. Гитлеровцам не удалось прервать советское судоходство на Севере. К концу года значительно сократилось число полетов самолетов противника в зоне главной базы флота и над Мурманском.

С началом арктической навигации немецко-фашистское командование развернуло свои подводные лодки в восточной части Баренцева моря, в горле Белого моря, а затем и в Карском море вплоть до пролива Вилькицкого. Свои действия они начали с активных минных постановок в узловых пунктах арктических коммуникаций: в новоземельских проливах, в районе губы Белушья и у острова Диксон. Всего ими были выставлены 342 донные неконтактные мины.

В Карском море одновременно находилось до шести фашистских подводных лодок. Вначале они применяли метод крейсерства в обширных районах для разведки и выявления основных советских коммуникаций, а затем действовали группами на путях конвоев между островом Диксон и проливом Вилькицкого. С окончанием арктической навигации, в конце

октября, подводные лодки противника возвратились в южную часть Баренцева моря.

С началом летней навигации 1943 г. командование Северного флота большое внимание уделяло борьбе с минной опасностью. Тральные силы производили контрольное траление фарватеров, прежде всего в восточной части Баренцева моря.

В 1943 г. командование Северного флота провело ряд мероприятий по усилению обороны коммуникаций на всем театре. Учитывая опыт предыдущего года, оно готовилось к борьбе с противником в арктической зоне, включая Карское море. Беломорская военная флотилия[217] была усилена кораблями, самолетами, береговой и зенитной артиллерией.

К началу арктической навигации в Карское море был направлен Северный отряд кораблей под командованием капитана 2 ранга Н. П. Аннина.

В конце июля — начале августа Беломорская флотилия провела операцию по обеспечению проводки 15 речных судов из устья реки Печора в Обскую губу. Переход судов прошел благополучно, но в Югорском Шаре подорвался на неконтактной донной мине и погиб тральщик «Т-58». В связи с этим в этот район были направлены тральщики «Т-109» (командир старший лейтенант Я. С. Величко) и «Т-110» (командир старший лейтенант В. В. Михайлин), оснащенные новейшими электромагнитными и акустическими тралами.

В дальнейшем тральные работы развернулись у острова Диксон. В этом районе тральщики «Т-108» (командир старший лейтенант И. В. Пилицын) и «Т-110» в течение одного месяца обеспечили проводку за тралами 20 судов и уничтожили 31 неконтактную мину.

В Карском море особенно отличился тральщик «Т-110» под командованием старшего лейтенанта В. В. Михайлина (ныне адмирал). За навигацию корабль прошел с тралами 4000 миль, провел за тралами 51 судно и отконвоировал 7 судов. Указом Президиума Верховного Совета СССР «Т-110» был награжден орденом Красного Знамени.[218]

Основным методом защиты коммуникаций оставалось конвоирование транспортов. Пополнение флота новыми кораблями позволяло усиливать охранение: в среднем на два судна приходилось три эскортных корабля. В связи с возрастанием дальности торпедной стрельбы подводных лодок расстояние между кораблями охранения и транспортами было увеличено.

9 октября 1943 г. из Архангельска на Новую Землю вышел конвой в составе транспорта "Марина Раскова" и эскадренных

миноносцев «Гремящий» и «Громкий». Конвой возглавлял командир дивизиона эскадренных миноносцев капитан 2 ранга А. И. Турин. Транспорту предстояло доставить в губу Белушья теплую одежду, продовольствие, оборудование для базы и топливо. В пути корабли попали в сильный шторм. Крен достигал 50°. До Белушьей губы оставалось миль 150, когда на транспорте сорвало руль и судно лишилось управления. Восемь часов почти нечеловеческих усилий потребовалось экипажам транспорта и «Гремящего», чтобы завести буксир. Но он не выдержал могучих рывков и вскоре лопнул. Опытный моряк А. И. Турин приказал удлинить буксир, использовав якорные цепи транспорта и эсминца. Это обеспечило успешную буксировку. На пятые сутки похода «Гремящий» привел транспорт в губу Белушья. В походе умело руководил действиями экипажа новый командир эсминца капитан-лейтенант Б. Д. Николаев. За годы войны не одну тысячу миль прошел «Гремящий», сопровождая транспорты. Корабельные зенитчики сбили 14 и повредили более 20 самолетов врага, отразили несколько атак подводных лодок. 1 марта 1943 г. корабль был преобразован в гвардейский.

Для борьбы с вражескими подводными лодками командование флота стало шире использовать авиацию. Перед выходом конвоя в море сторожевые катера и самолеты МБР-2 производили обследование района. Эти самолеты участвовали также в противолодочном охранении конвоя.

В 1943 г. были проведены специальные операции с участием всех сил Беломорской флотилии и части сил Северного флота. Их цель состояла в том, чтобы обеспечить выход ледокола "И. Сталин" и ледореза "Ф. Литке" в Арктику в начале навигации и их возвращение в Архангельск. От сохранности ледоколов зависел успех не только арктической навигации, но и зимней навигации в Белом море.

По решению Государственного Комитета Обороны 11 октября руководство операцией по обеспечению возвращения ледоколов из Арктики было возложено на командующего Беломорской флотилией контр-адмирала С. Г. Кучерова, прибывшего для этого в бухту Тикси.

Конвой получил условное обозначение «АБ-55». 22 октября ледоколы вышли из Тикси к проливу Вилькицкого. Переход протекал в тяжелой гидрометеорологической и ледовой обстановке (ветер 8 баллов, ледяной покров до 10 баллов). Плавание в октябре — ноябре в этом районе раньше не практиковалось, но зато здесь не наблюдались действия немецких подводных лодок.

К этому времени закончилось развертывание всех сил,

участвовавших в операции. У побережья Северной Норвегии заняли позиции подводные лодки. Три тральщика несли дозор и осуществляли траление в Карских Воротах. Три группы тральщиков находились в готовности к выходу в Иоканьге и Архангельске. Для осуществления противолодочной обороны конвоя шесть самолетов были перебазированы в район его плавания; на своем аэродроме дежурили самолеты 95-го авиаполка (Пе-3).

26 октября у мыса Неупокоева к ледоколам присоединились сторожевой корабль «СКР-19» и заградитель «Мурман», вышедшие с Диксона. Западная часть Карского моря оказалась свободной ото льда. Командующий флотилией, учтя обстановку (продолжительность темного времени, туманы и наличие льда в Карских Воротах, затруднявшего проход подводных лодок), принял решение продолжать движение, не ожидая усиления охранения.

10 ноября конвой благополучно достиг Усть-Кары. Для встречи его командующий флотом, прибывший на время операции в Архангельск, выслал из Иоканьш 4 тральщика, а из Архангельска — бригаду эсминцев. Однако переход этих кораблей задержался из-за шторма. Конвой в составе двух ледоколов и шести кораблей охранения вышел из Усть-Кары только 14 ноября. На следующий день в Карских Воротах к нему присоединилась бригада эсминцев, что позволило создать двойную линию кругового охранения.

От Карских Ворот до острова Колгуев конвой следовал при плохой видимости. На переходе до мыса Канин Нос корабли охранения с помощью гидроакустической аппаратуры до 12 раз обнаруживали: вражеские подводные лодки, действовавшие методом "волчьей стаи",[219] и обрушивали на них глубинные бомбы.

16 ноября эсминец «Разумный» (командир капитан-лейтенант В. В. Федоров) трижды атаковал фашистские подводные лодки. Тральщик «Т-114» (командир капитан-лейтенант Н. С. Дебелое) в тот день в 10 час. 47 мин. с помощью гидроакустики обнаружил неприятельскую лодку и забросал ее глубинными бомбами. В 15 час. тральщику вновь пришлось атаковать вражескую лодку. И здесь случилось непредвиденное. В момент атаки одна мина ударного действия, вылетевшая из установки, упала на палубу корабля. Ее взрыв причинил бы немало бед. Нельзя было медлить ни секунды. Стремительным рывком бросившись к мине, главный старшина А. Ф. Проценко и старшина 1-й статьи С. Н. Баталов выкинули ее за борт. Через четыре секунды последовал взрыв на безопасном для корабля расстоянии.

В результате успешных действий кораблей охранения конвой, пройдя без потерь 2600 миль, 18 ноября прибыл в Северодвинск.

Действенность мер, принятых в 1943 г. командованием по защите судоходства в Арктике, была высокой: фашистские подводные лодки не смогли нарушить северные морские коммуникации. Всего за год в Арктике было проведено 110 конвоев (170 транспортов).[220] Потери составили четыре судна (одно погибло на минах, три — от атак подводных лодок), три тральщика и вспомогательное судно.

Эти потери могли быть меньшими, если бы Главное управление Северного морского пути поддерживало более тесный контакт с командованием Северного флота и не нарушало правил судоходства военного времени. В октябре 1943 г. в Ставке Верховного Главнокомандования состоялось совещание, на котором обсуждалось положение на Северном театре и были намечены меры по усилению обороны коммуникаций. И. В. Сталин, подчеркивая необходимость централизованного управления судоходством и его обороной, сказал:

"В обстановке военного времени хозяином на морском театре является Военно-Морской Флот…"[221]

На внешних морских сообщениях общая обстановка в 1943 г. характеризовалась снижением активности противника. Потери союзных конвоев за это время составили всего 4 транспорта. Это объяснялось прежде всего ослаблением бомбардировочной и торпедоносной авиации врага в результате понесенных потерь и переброски части ее на другие участки советско-германского фронта. Сказывалось также усиление защиты конвоев, осуществленное союзниками и Северным флотом. Изменению обстановки на театре в определенной мере способствовало потопление английскими кораблями в декабре 1943 г. немецкого линейного корабля «Шарнхорст».

С декабря 1942 г. английское командование стало делить большие конвои на две части, по 13 — 19 судов в каждой. Части отправлялись с интервалом в 4 — 8 дней. Отряд кораблей из 2 — 3 крейсеров и нескольких эсминцев прикрывал переход обеих частей конвоя. Такой порядок сохранялся до февраля 1944 г.

В течение января — февраля 1943 г. в советские порты пришли три конвоя. Фашистские корабли пытались нанести удар по конвою «JW-51B», но корабли охранения успешно отбили их атаку, потопив один новый эсминец и повредив крейсер "Адмирал Хиппер". Против двух других конвоев действовали только подводные лодки, и тоже безуспешно.

В этот период несколько советских судов совершили самостоятельные переходы в США. Пройдя по самым северным (у

кромки полярных льдов) маршрутам, они с честью справились со своей задачей. Попытки врага помешать их переходу не принесли ему успеха. Так, 5 января транспорт «Ванцетти» умело уклонился от двух торпед, выпущенных фашистской подводной лодкой. Когда же она всплыла и направилась к судну, советские моряки встретили ее артиллерийским и пулеметным огнем. Не выдержав обстрела, лодка погрузилась и прекратила преследование. 17 февраля другой советский транспорт был атакован одиночными самолетами. Зенитчики

судна успешно отразили их атаки, при этом один самолет сбили, а другой повредили.

В 1943 г. командование Северного флота добилось значительного усиления противовоздушной обороны внешних конвоев в своей операционной зоне и портов. В решении этой задачи существенную помощь оказывали соединения авиации Карельского фронта и ПВО страны.

Обеспечивая проводку внешних конвоев, флотская авиация усиливала удары по аэродромам и базам противника, отражала налеты его авиации на порты, осуществляла воздушное прикрытие конвоев в море, вела поиск подводных лодок и мин впереди по курсу конвоя и на подходах к базам. Так, с 30 декабря 1942 г. по 3 января 1943 г. для обеспечения конвоя «JW-51B» авиация флота произвела 247 самолето-вылетов, из них 144 — на прикрытие конвоя и перехват самолетов противника, 44 — на бомбардировку аэродромов, 8 — на разведку и 6 — на поиск подводных лодок и мин.

Обычно при разделении конвоя в море на две группы (мурманскую и беломорскую) Северный флот охранял беломорскую, а союзники — мурманскую. С этой целью флот выделял 2 — 3 эсминца, 3 — 5 сторожевых кораблей и тральщиков. Кроме того, предусматривалось воздушное прикрытие, велись траление мин и борьба с подводными лодками, осуществлялась проводка ледоколами судов во льдах.

Таким образом, в 1943 г., несмотря на расширение зоны действий врага в Арктике и усиление активности его авиации в районе главной базы, Северный флот успешно решал задачу защиты своих морских сообщений.

На самом правом фланге

На самом правом фланге огромного советско-германского фронта — на полуостровах Рыбачий и Средний ожесточенную борьбу с врагом вели воины Северного оборонительного района. Здесь находился участок советской границы, которую гитлеровцам не удалось, преодолеть. Защитники Рыбачьего и Среднего гордо называли полуострова заполярной Малой землей

и отстаивали их самоотверженно.

В 1943 г. основные задачи сил Северного оборонительного района заключались в активной обороне участка фронта на перешейке полуострова Средний, противодесантной и противовоздушной обороне полуостровов Средний и Рыбачий и в осуществлении блокады залива Петсамо береговой артиллерией и торпедными катерами. К тому времени части района получили много нового вооружения: полевой артиллерии, зенитных средств, автоматов, реактивных минометов; была усилена и береговая артиллерия. Более надежными стали воздушное прикрытие полуостровов и авиационная поддержка частей морской пехоты.

Благодаря героическим усилиям экипажей вспомогательных судов и катеров охранения защитники полуостровов своевременно получали все необходимое: оружие и боеприпасы, топливо и обмундирование, продовольствие и медикаменты.

С изменением общей обстановки на театре возросла активность, частей оборонительного района. 12, 63 и 254-я бригады морской пехоты, артиллерия, минометные части и разведывательные подразделения наносили все более ощутимые удары по противостоявшей группировке противника. Морские пехотинцы систематически вели активную разведку, совершали ночные вылазки, устраивали засады.

Напряженную контрбатарейную борьбу вели артиллеристы 113-го отдельного артиллерийского дивизиона, 104-го пушечного артиллерийского полка и артиллерийских дивизионов бригад морской пехоты. Противник, усилив свою артиллерию в районе Петсамо, подвергал систематическому обстрелу позиции частей морской пехоты и береговых батарей. Только за первые три месяца 1943 г. гитлеровцы выпустили 18 900 снарядов и мин. Контрбатарейная борьба стала одной из важных задач Северного оборонительного района. Наиболее эффективно вел ее Краснознаменный артиллерийский дивизион береговой обороны под командованием майора П. Ф. Космачева. Кроме того, батареи дивизиона надежно блокировали вход в залив Петсамо, своим огнем поддерживали действия торпедных катеров, содействовали частям морской пехоты.

Небо Рыбачьего надежно прикрывали зенитные батареи: за два с половиной года войны они отразили 273 налета вражеской авиации, сбив 29 самолетов.

Гитлеровцы занимали выгодные позиции на хребте Муста-Тунтури. Отсюда ими просматривались и простреливались все удобные подходы. Но воинам-североморцам помогали смекалка и военная хитрость, воинское мастерство и смелость. Вот один из

характерных примеров. 22 сентября 29 разведчиков 63-й бригады с помощью тросов поднялись на отвесную скалу высотой 15 — 20 м. Неожиданно для фашистских егерей они ворвались в окоп, уничтожили несколько солдат и взяли одного в плен. Пока гитлеровцы опомнились, разведчики вернулись к себе, доставив командованию «языка».

В 1943 г. Северный оборонительный район высадил 20 десантов на флангах и в тыл противника на побережье Мотовского залива и губы Малая Волоковая. Эту задачу решали торпедные и сторожевые катера ОВРа главной базы. В разведывательных и диверсионных десантах участвовали подразделения 12, 63 и 254-й бригад морской пехоты, разведывательные отряды оборонительного района и штаба флота. 29 марта на побережье губы Малая Волоковая были высажены две разведывательные группы (одна из 32 и вторая из 48 морских пехотинцев) для уничтожения опорного пункта гитлеровцев. Десантники встретили сильное противодействие, поэтому вечером того же дня им на помощь была переброшена еще одна группа из 96 человек. В тылу врага разгорелся неравный ожесточенный бой. Одна из групп разведчиков под командованием капитана А. Я. Юневича, прорываясь к опорному пункту, попала в окружение. Трое суток морские пехотинцы вели бой с егерями, имевшими десятикратное численное превосходство. Когда был израсходован весь боезапас, капитан Юневич вызвал огонь береговых батарей на себя. Герои-разведчики погибли, но вокруг них нашли себе могилу десятки егерей. Военный совет Северного флота своим решением от 24 января 1944 г. зачислил капитана А. Я. Юневича навечно в списки 63-й бригады морской пехоты.[222]

Вечером 21 декабря торпедные катера «ТКА-12» и «ТКА-13» вышли из Земляного с задачей высадить группу разведчиков (19 человек) на мысе Лангбунес.[223] Командованию требовались данные "о противнике в районе Вардё. Разведчики, высаженные здесь в октябре, решили тогда только часть задачи.

Погода благоприятствовала катерам — малая видимость позволила им скрытно подойти к берегу. Разведчики, высадившись, устроили засаду на дороге, ведущей из Вадсё в Вардё. Примерно через час на дороге показались четыре автомашины. Первыми же выстрелами водители двух головных машин были убиты, а два других сдались в плен. Вскоре все разведчики и пленные уже находились на борту катеров. Рейд завершился успешно.

Так своими активными действиями воины Северного оборонительного района вместе с войсками Карельского фронта

готовили условия для перехода в решительное наступление.

Таким образом, Северный флот успешно выполнил возлагавшиеся на него в 1943 г. боевые задачи. Он надежно обеспечивал движение конвоев на своих внешних и внутренних коммуникациях, систематически нарушал морские перевозки противника, затрудняя снабжение немецко-фашистских войск на Севере и срывая доставку стратегического сырья в Германию. Своими активными действиями Северный флот сковывал значительные силы врага и не позволял ему использовать их на других театрах. Боевые усилия защитников заполярного неба явились важным вкладом в завоевание советской авиацией стратегического господства в воздухе.

Наращивая удары по врагу, войска Карельского фронта, соединения и части Северного флота добились перелома в борьбе и прочно удерживали инициативу.

В 1943 г., в отличие от первого периода войны, в боевой деятельности Северного флота больший удельный вес имели действия на морских коммуникациях противника — удары по его конвоям и портам, активные минные постановки. Ведущую роль при этом во второй половине года играла авиация флота.

Североморцы, осмысливая накопленный боевой опыт, продолжали повышать свое воинское мастерство, разрабатывать и совершенствовать способы боевого использования сил и средств. В боях с немецко-фашистскими захватчиками воины флота показали образцы стойкости, мужества, воли к победе.

Глава седьмая. Славная победа в Заполярье

Новые задачи

Советские Вооруженные Силы вступили в 1944 год в благоприятной стратегической обстановке. Достигнутый ими перелом в войне, значительное возрастание их боевого могущества, выдающиеся успехи внутренней и внешней политики Советского государства создавали возможности для дальнейшего расширения масштабов наступления, для нанесения по немецко-фашистским захватчикам новых сокрушительных ударов. На этом, завершающем, периоде Великой Отечественной войны советский народ, его армия и флот приступили к выполнению поставленной партией важнейшей военно-политической задачи — к завершению изгнания врага с советской земли, оказанию помощи народам Европы в избавлении от фашистского ига, к окончательному разгрому гитлеровской Германии.

Под влиянием новых выдающихся побед Красной Армии изменялась обстановка и в Заполярье.

В начале 1944 г. фашистская Германия располагала на Севере крупной группировкой военно-морских сил. Ее составляли линейный корабль «Тирпиц», 14 эскадренных миноносцев и миноносцев, 18 подводных лодок, 2 минных заградителя, более 50 сторожевых кораблей и тральщиков, флотилия торпедных катеров, свыше 20 десантных барж, около 50 катеров, различные вспомогательные суда.[224] В течение года количество немецких подводных лодок в Северной Норвегии увеличилось до 50. В связи с потерей многих баз на Балтийском море и во Франции норвежский район базирования приобретал для подводных сил Германии первостепенное значение.

В Северной Финляндии и Северной Норвегии противник имел 206 самолетов, в отдельные месяцы их количество уменьшалось до 120.[225] Активность фашистской авиации резко снизилась, заметно сократились ее возможности в противовоздушной обороне, в том числе в защите морских сообщений.

В составе Северного флота (вместе с Беломорской флотилией) к 1944 г. насчитывалось 23 подводные лодки, 9 эскадренных миноносцев, 19 сторожевых кораблей, 15 торпедных катеров, свыше 70 охотников за подводными лодками и сторожевых катеров, 36 тральщиков, 40 катеров-тральщиков и 353 самолета.[226] Государственный Комитет Обороны и Верховное Главнокомандование, продолжая уделять большое внимание

флоту, принимали меры к его дальнейшему усилению. В течение года он получил 3 подводные лодки, 2 тральщика, 32 торпедных катера и 62 противолодочных катера,[227] сформировал бригаду торпедных катеров и бригаду траления.

В августе 1944 г. во временное пользование из Англии и США в счет репараций с Италии Северному флоту были переданы линкор "Ройал Соверен" (переименованный в "Архангельск"), крейсер «Мильвок» ("Мурманск"), 9 миноносцев и 4 подводные лодки.[228] Все корабли, особенно американский крейсер, были устаревшими — постройки периода первой мировой войны. Миноносцы, по заявлению одного американского журнала, "годились только на слом". Линейный корабль за время пребывания в составе Северного флота не совершил ни одного боевого похода.

Из бригады эсминцев флота и прибывших кораблей была создана эскадра.

Пополнение флота боевыми кораблями позволило вернуть гражданским организациям часть судов морского и рыболовного флотов для использования их по прямому назначению.

Значительно усилилась авиация флота. Общая ее численность к октябрю 1944 г. с начала войны выросла почти в 6,5 раза. В составе авиации преобладали новые современные бомбардировщики, торпедоносцы, штурмовики, истребители и разведчики отечественного производства. Вместе с тем флот имел мало самолетов, предназначенных для ночных действий, а потребность в них с наступлением полярной ночи была велика. Флотская авиация по-прежнему слабо была оснащена новейшими техническими средствами наблюдения, особенно радиолокацией, что ограничивало ведение разведки и боевых действий в условиях малой видимости.

В целом же поступление на флот новой техники все более возрастало. Североморцы получали все больше гидроакустической аппаратуры, новых мин, торпед и взрывателей к ним, глубинных бомб и многоствольных бомбометов. Подводные лодки оснащались новыми электрическими торпедами, обладавшими бесследностью хода.

Таким образом, боевые возможности Северного флота в 1944 г. значительно возросли. Североморцы к этому времени обладали значительным боевым опытом.

На флоте царил небывалый политический подъем, вызванный радостными сообщениями с фронтов об изгнании немецко-фашистских захватчиков из пределов страны, об освобождении новых городов и сел. Ярким проявлением патриотизма советских моряков был большой приток их заявлений в партийные

организации. За первое полугодие 1944 г. кандидатами в члены ВКП(б) было принято 2483 моряка, членами партии -3666 (в Беломорской флотилии соответственно 829 и 1047).

Ставка Верховного Главнокомандования в своей директиве от 31 марта 1944 г. поставила перед североморцами следующие задачи: содействовать приморскому флангу Карельского фронта высадкой десантов, артиллерийскими обстрелами, воинскими перевозками; систематически нарушать перевозки противника вдоль северного побережья Норвегии и в Варангер-фьорде; совместно с силами союзников обеспечивать движение конвоев в операционной зоне флота; оборонять районы военно-морских баз, побережье и свои коммуникации от воздействия врага; поддерживать необходимый оперативный режим, обеспечивающий эффективную боевую деятельность флота.[229]

В тесном взаимодействии

Немецко-фашистское морское командование по-прежнему уделяло большое внимание защите своих морских коммуникаций вдоль побережья Северной Норвегии. К этому его вынуждали, с одной стороны, большие потери в транспортах, а с другой — возросшие потребности в никеле и других видах стратегического сырья, вывозимых из Киркенеса. Для усиления обороны прибрежной коммуникации враг использовал почти все надводные корабли, большую часть авиации, подводные лодки, мины заграждения и значительные силы береговых средств (береговая артиллерия, средства наблюдения и разведки, зенитные батареи, прожекторные установки). Основные усилия гитлеровцы направляли на укрепление противолодочной обороны и непосредственного охранения конвоев. В светлое время для прикрытия транспортов широко привлекалась истребительная и противолодочная авиация.

Морские перевозки противника особенно оживились в сентябре — октябре 1944 г. В связи с выходом из войны Финляндии и началом наступления советских войск гитлеровцы начали эвакуацию своих войск из Северной Норвегии — морем вывозили технику и грузы. Эвакуация шла в основном через Киркенес, Тана-фьорд и Лаксе-фьорд. Только в октябре у норвежского побережья было обнаружено 60 конвоев, насчитывавших 145 транспортных судов. В среднем они имели по 2 — 3 транспорта, на каждый из которых выделялись по 5 — 6 кораблей охранения.

С дальнейшим усилением Северного флота повышалась его активность на морских путях врага. Для этого появлялось все больше условий. Общее изменение обстановки в воздухе и увеличение численности разведывательной авиации расширяли

возможности ведения разведки коммуникаций противника. Она стала более систематической. Самолеты-разведчики получили вполне надежные средства связи для немедленной передачи данных на береговые радиостанции и непосредственно на подводные лодки, находящиеся в море. Оборудованные перископными выдвижными антеннами, лодки могли, не всплывая, на перископной глубине принимать разведывательные данные от самолетов, соседних лодок и береговой радиостанции.

В 1944 г. были внесены некоторые изменения в распределение районов действий сил флота. Для подводных лодок западная граница проходила по меридиану Гаммерфеста, который служил разграничительной линией между операционными зонами Северного и английского флотов. Осенью по настоянию британского адмиралтейства, намечавшего свои операции западнее мыса Нордкап, североморским подводным лодкам было запрещено выходить в этот район.[230] Район Варангер-фьорда находился под контролем торпедных катеров. Авиации флота разрешалось действовать на всем участке вражеских коммуникаций, но ей запрещалось атаковать подводные лодки, чтобы избежать возможных случайностей.

Основной особенностью боевой деятельности Северного флота на коммуникациях противника в этот период было более широкое взаимодействие разнородных сил. В борьбе с вражескими перевозками главную роль по-прежнему играли авиация и подводные лодки. В течение года бригада подводных лодок имела в своем составе от 17 до 23 вымпелов.[231]

В 1944 г. командование флота добилось дальнейшего совершенствования методов использования подводных лодок. В связи с усилением вражеской противолодочной обороны подводники-североморцы настойчиво изыскивали более удачные тактические приемы борьбы с противником. С наступлением полярного дня они перешли к методу нависающей завесы. Этот способ основывался на взаимодействии с разведывательной авиацией. Большую часть времени лодки находились на позициях ожидания вдали от берега, как бы нависая над прибрежной коммуникацией. Получив данные о движении конвоя, они полным ходом направлялись к берегу на перехват врага.

Новый метод давал возможность атаковать один конвой несколькими подводными лодками. Он позволял достигать лучших боевых результатов, сокращать время пребывания лодки на позиции, обычно находившейся в районе сильной противолодочной обороны противника. Подводникам теперь приходилось значительно реже форсировать минные заграждения.

Метод нависающей завесы был особенно эффективным в условиях полярного дня, когда имелись достаточные возможности для ведения воздушной разведки. Осенью, с наступлением полярной ночи, из-за нехватки специально подготовленных экипажей самолетов и радиолокационных средств подводные лодки вели поиск конвоев в основном самостоятельно.

В январе 1944 г. Северный флот впервые провел на коммуникациях противника операцию разнородных сил с целью нанесения по вражеским конвоям согласованных последовательных ударов подводными лодками, авиацией, эсминцами, торпедными катерами и береговой артиллерией.

15 января началось развертывание подводных лодок. От Вардё до Гаммерфеста позиции заняли «М-201», "М-119", «С-56», "С-102", «С-103», "С-104" и «Л-22». В ходе операции дополнительно выходили в море «С-14», "С-15" и "М-105".[232]

Перед выходом в море командиры, политработники и агитаторы проводили с подводниками беседы о новых успехах перешедших в наступление войск Красной Армии и задачах экипажей в предстоящей операции. В специальном номере многотиражной газеты бригады "Боевой курс" было опубликовано обращение Героя Советского Союза капитана 2 ранга Н. А. Лунина, в котором он призывал товарищей по оружию без промаха бить ненавистного врага. Уже находясь в море, подводники получили сообщение о разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом. Эта победа еще выше подняла боевой дух, звала к образцовому выполнению боевой задачи. Подводники горели желанием внести достойный вклад в окончательный разгром врага.

Для экипажа «М-201» это был первый боевой поход. Вечером 19 января командир лодки капитан-лейтенант Н. И. Балин решил подойти к побережью для разведки. На рейде небольшого норвежского порта Берлевог он обнаружил в перископ транспорт. Подойдя к нему на 7 — 8 каб., лодка выпустила две торпеды, они достигли цели: транспорт загорелся и затонул.[233]

В операции успеха добились и «С-56», "М-105" и «М-108». "С-56" 28 января заняла позицию у мыса Слетнес. Вскоре акустик старшина 2-й статьи Круглов доложил об обнаружении шума винтов конвоя. Лодка подвсплыла, и командир капитан 2 ранга Г. И. Щедрин увидел в перископ танкер, шедший в охранении двух сторожевых кораблей и нескольких больших охотников. С дистанции 6 каб. лодка произвела двухторпедный залп. Танкер, на борту которого находилось около 6 тыс. т горючего, затонул.[234]

За образцовое выполнение задания весь экипаж лодки был награжден орденами и медалями.

От похода к походу повышалась мощь ударов североморцев. В середине марта снова отличилась «М-105» ("Челябинский комсомолец"), действовавшая в районе мыса Маккаур. 17 марта наступила первая годовщина подъема Флага на лодке, и всем в экипаже хотелось достойно отметить корабельный праздник. Это им удалось. Утром радист принял от самолета-разведчика радиограмму об обнаружении конвоя, шедшего к Киркенесу. Лодка направилась на перехват врага. В 11 час. гидроакустик обнаружил шум винтов, а через пять минут конвой уже просматривался в перископ. 4 транспорта следовали в двойном кольце охранения, которое составлял 21 корабль. Командир решил прорывать охранение. Маневр удался: среди множества шумов вражеские акустики не обнаружили лодку. Точный двухторпедный залп поразил один из транспортов. Только тогда гитлеровцы начали преследование — подводники насчитали 172 взрыва глубинных бомб. Оторваться от противника лодке помогли летчики. Вслед за ее атакой самолеты нанесли по конвою шесть ударов и потопили 2 транспорта и 2 сторожевых корабля. В воздушных боях было сбито 15 вражеских самолетов. [235]

Весна и лето 1944 г. принесли радость многих побед над немецко-фашистскими захватчиками. Особое ликование среди североморцев вызвало освобождение Одессы и Севастополя. Среди моряков развернулся сбор средств на восстановление города морской славы — Севастополя.

В жизни бригады подводных лодок в этот период также произошли важные события. В конце марта подводная лодка «С-56» была награждена орденом Красного Знамени, а 10 апреля в бригаде появились первые кавалеры орденов морской славы. Ордена Ушакова II степени был удостоен командир бригады капитан 1 ранга И. А. Колышкин; ордена Нахимова II степени — капитаны 2 ранга М. П. Августинович, И. Ф. Кучеренко и Г. И. Щедрин. Медали имени прославленных русских флотоводцев получили главные старшины Ф. Кудряшов и Г. Сорокин, старшины 2-й статьи Н. Фадеев и В. Сидоров, старший матрос И. Шевкунов, матрос И. Базанов и другие отважные подводники, участвовавшие во многих боевых походах.[236] 22 июня 1944 г. в Полярном был открыт памятник героям-подводникам, павшим в боях за Родину. На митинге, посвященном этому событию, моряки поклялись беспощадно уничтожать фашистских захватчиков, новыми боевыми успехами приближать долгожданный час победы над врагом.

В мае на коммуникациях противника активно действовали подводные лодки «С-15», "С-56", «С-103» и «М-201».

"М-201" смело атаковала транспорт, стоявший у пирса селения Мальвик (близ мыса Маккаур). В этом же районе открыла свой боевой счет «С-15» (командир капитан-лейтенант Г. К. Васильев). 29 мая «С-103» (командир капитан 3 ранга Н. П. Нечаев) четырьмя торпедами атаковала три тральщика, два из них затонули.

Летом 1944 г. отличились многие подводные лодки. 20 июня «С-104» (командир капитан 2 ранга В. А. Тураев) в районе Конгсфьорда получила радиограмму о выходе конвоя из Киркенеса и направилась ему навстречу. Ее атака завершилась большой удачей — четырьмя торпедами она потопила транспорт, сторожевой корабль и тральщик. За этот блестящий успех весь экипаж лодки удостоился высоких правительственных наград. Политотдел бригады выпустил по этому поводу специальную листовку "Победителям слава!", в которой рассказывалось о воинской доблести и мастерстве личного состава "С-104".[237] Она заканчивалась призывом: "Товарищи подводники! Настала горячая пора решающих боев. Сейчас нельзя терять ни одного дня, ни одной минуты, все силы, все умение — на поиск и уничтожение вражеских транспортов и кораблей!".

9 июля началась очередная операция подводных лодок и разведывательной авиации на коммуникациях противника. К 12 июля у норвежского побережья были развернуты подводные лодки «Л-15», "Щ-402", «С-56», "С-14" и «М-200». Через два дня в проливе Магерейсунн самолет-разведчик обнаружил фашистский конвой. В его составе насчитывалось 6 транспортов, 10 кораблей и 11 катеров. Три подводные лодки получили радиограммы о движении конвоя и вышли на перехват его.

Утром 15 июля конвой последовательно атаковали подводные лодки «С-56» (в районе мыса Харбакен) и «М-200» (в районе Перс-фьорда). Затем удар по нему нанесла группа торпедных катеров ("ТКА-12", «ТКА-13», "ТКА-238", «ТКА-239», "ТКА-240", «ТКА-241», "ТКА-242" и "ТКА-243") во главе с командиром дивизиона капитаном 2 ранга В. Н. Алексеевым. Ее прикрывала четверка истребителей. Обнаружив конвой у Бекфьорда, катера под прикрытием дымзавес устремились к нему, чтобы атаковать его центр. Однако, встретив сильное противодействие быстроходных сторожевых катеров, они изменили направление атаки — зашли с хвоста конвоя. В этом бою враг потерял 3 транспорта и несколько кораблей охранения. «ТКА-239» (командир старший лейтенант В. Д. Юрченко) вышел в атаку самостоятельно (до этого был занят уничтожением

вражеского дрифтербота). Сильным артиллерийским огнем противнику удалось потопить катер.[238]

Значительного успеха добился в своем пятом боевом походе экипаж «С-103». 23 августа лодка потопила танкер противника. 28 августа капитан 3 ранга Н. П. Нечаев получил радиограмму о движении другого вражеского конвоя. Произведенный штурманом расчет показывал возможность встречи с ним у мыса Харбакен, но для этого необходимо было идти, максимально развив ход. Тогда командир пошел на риск, решив форсировать минное заграждение на перископной глубине. Как всегда, первым известил о приближении противника акустик старшина 2-й статьи Н. С. Березовский. Командир поднял перископ: в 80 каб. от лодки шел конвой из двух транспортов и четырех кораблей охранения, в воздухе висел самолет. Лодка начала сближение. Достигнув расчетной точки залпа, она выстрелила одну за другой четыре торпеды. Через полторы минуты в отсеках отчетливо услышали три взрыва. До пункта назначения не дошли транспорт и сторожевой корабль врага.[239]

В течение всего года активно действовали подводные заградители. «Л-20» совершила шесть боевых походов на постановку мин у берегов противника. Прибывший с Тихоокеанского флота новый экипаж этой лодки, возглавляемый капитаном 3 ранга Е. Н. Алексеевым, быстро освоился с обстановкой на Северном морском театре и значительно приумножил боевую славу корабля.

С новым экипажем лодка вышла в море 11 июня. Ее провожали командир и начальник политотдела бригады, моряки других лодок. По доброй традиции командир однотипной «Л-15» капитан 3 ранга В. И. Комаров пожелал Алексееву боевого успеха и отдал швартовы. В походе участвовал опытный подводник командир дивизиона капитан 2 ранга М. П. Августинович.

14 июня на оживленном участке коммуникаций в районе острова Рольвсей «Л-20» поставила мины, на которых на следующий день подорвался и затонул фашистский транспорт в 7 тыс. брт.

В конце июня лодка снова выходила в море для постановки мин. На этом минном заграждении затонул еще один вражеский транспорт.

Подводные заградители «Л-15» и «Л-22» также осуществили несколько минных постановок на вражеских коммуникациях.

В сентябре флот готовился к разгрому врага в Заполярье. В соответствии с общим планом Петсамо-Киркенесской наступательной операции намечалось усилить действия североморцев на морских коммуникациях противника. В период

подготовки и в ходе операции, с 15 сентября по 31 октября, подводные лодки совершили 17 боевых походов. В завершающих боях на Севере участвовали «С-14», "С-15", «С-51», "С-56", «С-101», "С-102", «С-104», "Щ-402", «М-171», "Л-15", «Л-20», "В-2", «В-3» и «В-4». Это был самый напряженный период в боевой деятельности подводных лодок Северного флота в 1944 г.

Началу операции предшествовала кропотливая подготовительная работа. Подводники анализировали опыт предыдущих походов. Командиры, политработники, партийные и комсомольские организации разъясняли личному составу характер и важность стоявших перед подводными лодками задач. Многие подводники были приняты в ряды Коммунистической партии. В тот период коммунисты и комсомольцы составляли 82 % всего личного состава бригады.

Очередного успеха в те дни добилась «С-56». 24 сентября, действуя в районе мыса Нордкин, она обнаружила конвой и потопила большой транспорт противника. Три часа гитлеровцы преследовали лодку, но она, получив лишь небольшие повреждения, сумела оторваться от преследователей. Капитан 2 ранга Г. И. Щедрин сообщил по радио данные о конвое, который на следующий день атаковали торпедные катера.

В ходе операции дважды выходила на боевое задание гвардейская «М-171». Оба ее похода прошли успешно.

Вечером 16 октября в районе Перс-фьорда лодка получила радиограмму о выходе конвоя из Киркенеса. Командир «малютки» капитан-лейтенант Г. Д. Коваленко решил атаковать противника со стороны берега. Когда лодка заняла выгодное положение, поступило второе сообщение, на этот раз с самолета-разведчика, о том, что конвой подходит к ее позиции. Напряжение подводников нарастало. Наконец акустик доложил, что слышит шум винтов. «М-171» вышла в атаку и потопила транспорт. Вражеские корабли забросали ее глубинными бомбами. От близкого взрыва вышла из строя муфта сцепления вала. Когда бомбежка прекратилась, мотористы под руководством инженер-механика И. Д. Волкова разобрали ее, устранили повреждение и вновь собрали механизм. Тяжелая работа заняла около пяти часов. Мастерство мотористов позволило «М-171» благополучно вернуться в базу.

Крупного боевого успеха в операции добилась подводная лодка «С-104» (командир капитан 2 ранга В. А. Тураев). В октябре она потопила три корабля противника.

Подводная лодка «В-4» была укомплектована экипажем черноморской «малютки», возглавляемым Героем Советского Союза капитаном 3 ранга Я. К. Иосселиани. Бывшие черноморцы в

короткий срок освоились с суровым морским театром и смогли добиться новых боевых успехов — в октябрьском походе они уничтожили 3 вражеских судна.

В октябре подводники действовали в условиях начавшегося наступления Карельского фронта, и лодки обычно выходили в поход да полную автономность для активного противодействия усилившемуся судоходству противника.

Подводная лодка «С-51» (командир капитан 3 ранга К. М. Колосов) находилась в море с 24 сентября. Неблагоприятная погода ограничивала возможность обнаружения вражеских транспортов. 10 октября «С-51», зарядив аккумуляторы, успешно форсировала минное заграждение и начала поиск у побережья. Вскоре акустик старший матрос Ананьев обнаружил конвой, состоявший из двух транспортов, миноносца, сторожевого корабля и тральщика. Точным торпедным ударом подводники потопили миноносец и транспорт.

Успешно выполнили боевые задания также подводные лодки «В-2» (командир капитан-лейтенант А. С. Щекин), «С-14» (командир капитан 3 ранга В. П. Каланин) и «С-101» (командир капитан-лейтенант Н. Т. Зиновьев).

В сентябре бригада потеряла одну лодку — гвардейскую Краснознаменную «Щ-402», которой командовал капитан 3 ранга А. М. Каутский. Экипаж «щуки» отличался исключительной сплоченностью, крепкой морской дружбой и храбростью, активностью в поиске врага и точностью атак. Но этот шестнадцатый его боевой поход оборвался трагически[240] — «Щ-402» была потоплена своим самолетом-торпедоносцем, который не получил извещения о действиях лодки в районе его полета.

В период операции подводники еще более обогатились боевым опытом, сделали новые шаги в совершенствовании тактических приемов. На всех лодках были освоены и широко использовались новые гидроакустические средства для поиска противника и сближения с ним, а иногда и для бесперископных атак. Чтобы достигнуть внезапности, командиры лодок стремились атаковать врага со стороны берега, где противолодочное охранение конвоев было обычно слабее или вообще отсутствовало. В октябре из 16 атак 8 были произведены именно с этого направления.

В 1944 г. лодки начали применять бесследные электрические торпеды, а также торпеды с неконтактными взрывателями. Основным способом стрельбы были двух-, трех- и четырехторпедные залпы с временным интервалом; в ряде случаев применялся также залп веером.

Командиры лодок научились умело преодолевать противолодочную оборону противника, овладели довольно эффективными способами форсирования его минных заграждений.

Значительно улучшилось обеспечение развертывания подводных лодок. Развертывание группы из 4 — 6 единиц теперь занимало два-три дня. Ему предшествовало траление фарватеров, поиск неприятельских лодок на подходах к Кольскому заливу. Выход группы из Кольского залива в открытое море обеспечивался силами охраны водного района главной базы с привлечением береговой и зенитной артиллерии и авиации. Маршрут перехода лодок в целях скрытности избирался возможно дальше от берега.

Подводные лодки Северного флота в 1944 г. нанесли противнику значительный урон. Они могли добиться еще больших успехов, если бы все имели радиолокационную аппаратуру. Этот серьезный недостаток так и не был устранен в ходе войны.

Не все боевые походы приносили успех. В сентябре из-за неисправности дизеля прервала выполнение боевого задания «В-3». В октябрьском походе, находясь в районе оживленного судоходства, ни разу не вышла в атаку «С-102».

Наибольших результатов достигли «С-104» капитана 3 ранга В. А. Тураева, «С-56» Героя Советского Союза капитана 2 ранга Г. И. Щедрина, «С-103» капитана 3 ранга Н. П. Нечаева и «С-14» капитана 3 ранга В. П. Каланина. Всего подводные лодки в 1944 г. совершили 81 боевой поход.[241]

В борьбе с судоходством противника в 1944 г. еще более возросла роль авиации флота.[242] Это объяснялось значительным ростом ее численности, оснащением новейшей техникой, непрерывным совершенствованием тактического мастерства летчиков.

В начале года, в условиях полярной ночи, действовали одиночные самолеты-торпедоносцы, миноносцы и бомбардировщики. Торпедоносцы наносили удары на отдаленных участках коммуникаций, в том числе юго-западнее мыса Нордкап. Миноносная авиация ставила небольшие минные банки и одиночные мины у входа в порты Варангер-фьорда и в шхерных проливах западнее Нордкапа.

С увеличением светлого времени суток масштабы действий авиации возрастали. Одним из основных способов ее использования стали массированные бомбоштурмовые удары по портам и базам противника в Варангер-фьорде. Нанесению этих ударов благоприятствовало ослабление вражеской авиации.

Вместе с тем сильная зенитная артиллерия противника оставалась еще серьезной помехой.

17, 27, 28 июня и 4 июля военно-воздушные силы Северного флота нанесли мощные удары по порту Киркенес. В каждом из них участвовало по 100 — 130 бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. Группы самолетов тесно взаимодействовали между собой.

Наиболее эффективными были налеты на Киркенес 27 — 28 июня 1944 г. Сложные метеорологические условия в течение нескольких дней затрудняли ведение разведки в районе этого порта. Воспользовавшись этим, противник активизировал морские перевозки, сосредоточил в Киркенесе значительное количество транспортов, мелких судов и боевых кораблей. Как только погода улучшилась, командование флота решило нанести по порту массированный удар восемью тактическими группами бомбардировщиков и штурмовиков под прикрытием истребителей. Тщательно проведенная воздушная разведка дала необходимые данные о расположении важных объектов в порту и городе.

В 17 час. 45 мин. 27 июня над Киркенесом появилась первая группа (20 истребителей в варианте бомбардировщиков) во главе с командиром 78-го авиаполка майором В. И. Баберновым. Самолеты заходили на цель с востока на высоте 2500 м. Восемь истребителей, прикрывавших эту группу, вели воздушный бой с 10 фашистскими истребителями. Через пять минут, когда еще не отбомбилась первая группа, на объекты в северо-восточной части города пикировали 8 самолетов Ил-2 (ведущие капитан А. Н. Синицын и лейтенант М. Н. Тамаров). Их прикрывали 12 истребителей. В 17 час. 54 мин. одновременно начался налет других групп: по центру города наносили удар 10 Пе-3 (ведущий майор Б. Г. Хамдохов), по району порта и транспортам — 20 бомбардировщиков (ведущие подполковник С. К. Литвинов и капитан П. Я. Обухов). Действия этих групп прикрывали 50 истребителей.

Около 1 часа 28 июня был нанесен второй удар. Группа из 20 истребителей-бомбардировщиков под прикрытием 12 истребителей атаковала военные объекты в городе и конвой противника в Яр-фьорде. Три группы бомбардировщиков, по 5 самолетов в каждой (ведущие капитаны П. И. Кляцугин, П. П. Гусев, Г. П. Хамков), атаковали район порта, причалы и транспорты. В это же время 6 Ил-2 (ведущий лейтенант М. Н. Тамаров) обрушили свои бомбы на рудообогатительный завод.

Всего в этих ударах участвовал 221 самолет. Противник потерял 4 транспорта, 1 тральщик, 3 катера; несколько судов

было повреждено. В воздушных боях североморские летчики сбили 13 вражеских самолетов, сами потеряли 7.[243]

Массированные удары по портам и базам большими группами самолетов оказались наиболее эффективной формой использования авиации. Надежное истребительное прикрытие парализовывало противодействие самолетов-перехватчиков противника. Подавление штурмовиками и истребителями вражеских зенитных батарей подготавливало условия для других групп, наносивших удары по основным объектам.

Массированные удары требовали четкого планирования и организации взаимодействия различных тактических групп самолетов. Ведение непрерывной разведки облегчало управление силами и обеспечивало уточнение результатов налета.

Некоторые удары авиации по конвоям противника в море, особенно в период полярного дня, также осуществлялись по принципу массирования. В мае — июне было нанесено шесть таких ударов. Замысел командования обычно состоял в том, чтобы подавить оборону конвоя штурмовиками и бомбардировщиками, затем следовала завершающая атака транспортов торпедоносцами или бомбардировщиками. При планировании действий военно-воздушных сил командование, избегая шаблона, каждый раз вносило изменения в основную идею решения. Так, 11 мая в районе Бек-фьорда три последовательных удара по конвою нанесли торпедоносцы, которых обеспечивали группы высотных торпедоносцев, штурмовиков и истребителей-бомбардировщиков. В другом случае, 25 мая, конвой был уничтожен двумя ударами; в первом из них (у Перс-фьорда) главная роль отводилась торпедоносцам, а во втором (у Тана-фьорда) — штурмовикам.

В несколько ином плане осуществлялся удар по конвою у мыса Кибергнес. Вечером 16 июня в районе мыса Нордкин воздушная разведка обнаружила конвой, а на следующее утро уточнила его состав (8 транспортов и 22 корабля охранения). Командующий ВВС флота генерал-лейтенант А. Х. Андреев решил нанести массированный удар несколькими группами торпедоносцев и штурмовиков, предварив их действия атакой истребителей-бомбардировщиков.

В 8 час. 54 мин. 17 июня, когда конвой подходил к мысу Кибергнес, над ним появились 18 истребителей-бомбардировщиков под прикрытием 10 истребителей. Две группы фашистских самолетов (всего 14 единиц) пытались сорвать их атаку, но в ходе напряженного воздушного боя потеряли 8 машин. 14 легких бомбардировщиков флота прорвались к целям и начали стремительно пикировать на корабли охранения.

Через десять минут конвой атаковала шестерка Ил-2 (ведущий капитан С. А. Гуляев), а прикрывавшие ее истребители вступили в бой с истребителями врага. В этой воздушной схватке противник потерял три самолета, североморцы — два.

В результате этих атак воздушное прикрытие и зенитная артиллерия конвоя были ослаблены, а походный ордер нарушен. Это создало благоприятные условия для нанесения главного удара. В нем участвовали четыре тактические группы: первая — из 4 торпедоносцев Ил-4 (ведущий гвардии майор А. Н. Волошин); вторая- из 6 штурмовиков Ил-2 (ведущий лейтенант Белашов); третья — из 6 торпедоносцев (ведущий гвардии майор С. К. Литвинов) и четвертая из 4 штурмовиков Ил-2 (ведущий капитан А. Н. Синицын). Действия ударных групп обеспечивались двумя группами высотных торпедоносцев (10 самолетов) и четырьмя группами истребителей (46 машин). Самолеты действовали на разных высотах с нескольких направлений. Торпеды, сбрасываемые с больших высот, сковывали противника, ограничивая его маневр на уклонение. Удары штурмовиков по кораблям охранения облегчали низкое торпедометание.

В результате комбинированного удара были потоплены 2 судна, тральщик, 3 катера, повреждены транспорт и тральщик, сбиты 11 самолетов противника. Потери флота составили 4 Ил-2. Для спасения летчиков сбитых самолетов в море вышли 4 торпедных катера и вылетел один гидросамолет, а на их прикрытие — 30 истребителей.[244]

Наиболее примечательным и поучительным в действиях авиации 17 июня было нанесение главного удара, в котором проявилось четкое тактическое взаимодействие нескольких ударных и обеспечивающих групп. За одну минуту, затраченную на этот удар, над целью прошло 10 тактических групп в составе 76 самолетов.

Однако основным способом борьбы авиации с вражеским судоходством в 1944 г. являлись последовательные удары (эшелонированные по времени) групп различных сил авиации. Обычно первые удары наносили истребители-бомбардировщики и штурмовики. В их задачу входило ослабление противовоздушной обороны конвоя, подавление зенитной артиллерии и нарушение походного ордера. Тем самым создавались благоприятные условия для действий других ударных групп, состоявших из торпедоносцев и бомбардировщиков. Иногда по конвоям, следовавшим с запада, первыми наносили, удары бомбардировщики и торпедоносцы, а по мере приближения их к Варангер-фьорду вступали в действие штурмовики и истребители.

Значительных боевых результатов достиг 46-й штурмовой

авиаполк. В течение года его боевой счет увеличился на 23 корабля и транспорта противника. Вот характерные примеры самоотверженных действий летчиков этого полка. 23 апреля для уничтожения вражеского конвоя в Варангер-фьорде вылетела восьмерка «илов» под прикрытием 14 истребителей. Группу вел парторг эскадрильи капитан И. Б. Катунин. Прорвавшись через заслон вражеских истребителей, штурмовики ринулись к транспортам. В напряженный момент боя самолет ведущего был подбит и загорелся. Коммунист Катунин ввел машину в пике на высоте 1300 м и направил ее в транспорт. Последовал сильный взрыв, и судно в 3000 брт затонуло. За этот подвиг капитану И. Б. Катунину и стрелку сержанту А. М. Маркину было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

25 сентября геройский поступок совершил молодой летчик полка комсомолец С. И. Пантюхов, Во время атаки конвоя в Варангер-фьорде он получил осколочное ранение в правую руку. Машина резко вильнула. Собрав все силы, комсомолец левой рукой выровнял самолет. Мужественный летчик, истекая кровью, около часа вел машину и благополучно посадил ее на аэродром. Лейтенант С. И. Пантюхов был награжден орденом Красного Знамени, а шефы полка — новосибирские комсомольцы подарили ему золотые часы.

22 июля 1944 г. 46-й штурмовой авиаполк был награжден орденом Красного Знамени, а наиболее отличившиеся летчики — С. А. Гуляев, Д. В. Осыка и А. Н. Синицын удостоены звания Героя Советского Союза.

Показательны совместные действия подводных лодок, торпедных катеров и ВВС Северного флота 11 — 12 октября 1944 г.[245]

11 октября летчики произвели 205 самолето-вылетов. Используя данные воздушной разведки, они наносили удары по конвоям у входа в Бек-фьорд и у мыса Маккаур, по кораблям и транспортам в порту Киркенес, Ланг-фьорде и Бое-фьорде. Одновременно самолеты оказывали поддержку войскам Северного оборонительного района. Поэтому командование ВВС не могло выделить достаточных сил для удара по конвою, следовавшему в Варангер-фьорд с запада.

Тогда для его уничтожения командующий флотом адмирал А. Г. Головко направил три группы торпедных катеров (8 единиц). 12 октября в 0 час. 26 мин. и 0 час. 37 мин. в районе мыса Кумагнес, последовательно атаковав конвой, две группы торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга В. Н. Алексеева и капитана 3 ранга В. П. Федорова потопили 3 транспорта, тральщик и сторожевой корабль.

Катер «ТКА-230» (командир старший лейтенант П. И. Косовнин), продолжая наблюдать за разгромленным конвоем, в 1 час 25 мин. с помощью радиолокации обнаружил в районе Лилле-Эк-керей встречный конвой, следовавший из Киркенеса в Вардё. Однако навести на него другие торпедные катера Косовнину не удалось.

В 7 час. 26 мин. в районе мыса Харбакен конвой атаковала подводная лодка «М-171» (командир капитан-лейтенант Г. Д. Коваленко), однако сообщить об атаке в базу она не смогла, так как до 11 час. ее преследовали сторожевые корабли противника.

С рассветом командование ВВС флота организовало доразведку конвоя. В 7 час. 50 мин. он был обнаружен в районе Перс-фьорда. 2 транспорта и самоходная баржа шли в охранении 2 эсминцев и 9 других кораблей и катеров.

В течение дня самолеты и подводные лодки нанесли по конвою несколько ударов. В 10 час. в районе мыса Маккаур его атаковала группа из 8 штурмовиков (ведущий старший лейтенант Н. Н. Суровов) под прикрытием истребителей. С 9 час. 32 мин. до 9 час. 35 мин. для нанесения совместного торпедно-бомбового удара вылетели группа торпедоносцев (5 самолетов) и две группы бомбардировщиков (10 машин) под прикрытием истребителей. Однако из-за несвоевременного выхода бомбардировщиков к цели совместный удар нанести не удалось, торпедоносцы и бомбардировщики вышли в атаку в разное время. В 12 час. 43 мин., когда конвой подходил к мысу Берлевог, его внезапно атаковали со стороны берега с дистанции 1000 м четыре торпедоносца (ведущий гвардии майор А. Н. Волошин) под прикрытием истребителей. В результате один корабль охранения был потоплен и один поврежден.

Атаку торпедоносцев наблюдал в перископ командир подводной лодки «С-104» капитан 3 ранга В. А. Тураев. Использовав выгодную обстановку, когда корабли охранения все внимание сосредоточили на отражении атак самолетов, он в 13 час. 17 мин. двухторпедным залпом потопил транспорт и сторожевой корабль. Через 17 минут конвой вновь атаковала группа торпедоносцев (4 самолета), а в 17 час. 16 мин. в районе мыса Нордкин удар североморцев завершила подводная лодка «В-2».

В результате восьми последовательных атак авиации и подводных лодок конвой противника был разгромлен: на дно пошли оба транспорта и 6 кораблей охранения. Для этого авиация произвела 95 самолето-вылетов, в том числе: ударная — 31; истребительная — 52; разведывательная — 12. На позициях около побережья Норвегии в этот день находились 4 подводные

лодки, 3 из них атаковали конвой.

14 октября 1944 г. в 8 час. 35 мин. самолет-разведчик в районе Тана-фьорда обнаружил конвой (2 транспорта, 12 кораблей охранения), шедший на запад. Для его уничтожения вылетели 5 торпедоносцев (ведущий капитан И. Т. Волынкин) без прикрытия истребителей. Метеорологические условия (облачность 10 баллов, видимость 2 — 2,5 мили, периодические снежные заряды) благоприятствовали их действиям. В 12 час. 22 мин. самолеты обнаружили конвой и, скрытно подойдя к нему и перестроившись в строй фронта, внезапно вышли в атаку. Торпеды, сброшенные с дистанция 500 — 700 м, поразили цели. И только после этого противник открыл сильный зенитный огонь. Загорелся самолет Волынкина. Но искусным маневрированием опытному летчику удалось сбить пламя.

Исключительное мужество и самоотверженность в этом бою проявил экипаж лейтенанта В. А. Вельдяскина. Направив подбитый самолет на корабли противника, он отвлек весь зенитный огонь на себя. Вместе с командиром погибли лейтенант М. Н. Башкатов, старшина Г. Д. Мирошниченко и сержант А. И. Моспан.

В результате внезапной и решительной атаки враг потерял оба транспорта (общий тоннаж 14 тыс. брт), тральщик и сторожевой корабль.

16 октября 1944 г. авиация несколько раз атаковала конвой, вышедший из Киркенеса. Завершающий удар в районе мыса Кибергнес нанесли две шестерки торпедоносцев: одна — 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (ведущий командир полка подполковник Б. П. Сыромятников) и другая -36-го минно-торпедного авиаполка (ведущий капитан И. Т. Волынкин). Действия торпедоносцев прикрывали 15 истребителей. В этом бою враг потерял 2 транспорта, сторожевой корабль, тральщик, катер и 5 самолетов.

В трех километрах от цели в левый мотор самолета подполковника Сыромятникова угодил вражеский снаряд. Машина загорелась, но командир полка продолжал атаку, выводя другие машины на цель. Когда расстояние до транспортов уменьшилось до 500 м, самолет Сыромятникова выпустил две торпеды. Направленные умелой рукой опытного летчика, они уничтожили транспорт в 6 тыс. брт. Однако, объятый пламенем, упал в море и торпедоносец.[246] Всем членам экипажа флагманского самолета подполковнику Б. П. Сыромятникову, штурману полка майору А. И. Скнареву и стрелку-радисту старшему сержанту Г. С. Асееву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

24 октября 1944 г. в районе Конгс-фьорда летчики успешно атаковали конвой, следовавший на запад. Он был обнаружен в 7 час. 41 мин. Первый удар в 11 час. 03 мин. по нему нанесли штурмовики. Затем в 12 час. 46 мин. группа истребителей-бомбардировщиков (12 самолетов) атаковала корабли охранения. В 12 час. 47 мин. начали атаку четыре торпедоносца. Одновременно, обеспечивая их действия, два других торпедоносца сбросили циркулирующие торпеды, сковавшие маневр вражеских кораблей.

На этот раз североморская авиация уничтожила 2 транспорта, 2 самоходные баржи, 2 сторожевых корабля и 2 Ме-109.[247]

В 1944 г. более разнообразным стал арсенал тактических приемов летчиков флота. Одним из основных способов борьбы авиаторов с врагом было низкое торпедометание группой из 3 — 5 самолетов (высота 30 — 50 м, дистанция 500 — 700 м и более).

С мая 1944 г. на флоте применялось топмачтовое бомбометание (сбрасывание бомб с малых высот — с 20–30 м, т. е. почти с высоты топа верхней части мачты). Этот метод позволял добиваться высокой эффективности бомбовых ударов.

Широко применялось также бомбометание с пикирования. Бомбометание с больших высот по кораблям и судам было малоэффективным.

Высотное торпедометание применялось главным образом для сковывания маневра вражеских конвоев.

Советское правительство высоко оценило мужество и героизм летчиков-североморцев. Только за 1944 год 38 из них были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

1944 год особенно был примечательным для катерников флота. Пополнение состава торпедных катеров и сведение их в бригаду, завоевание советской авиацией господства в воздухе открыли перед ними новые перспективы для усиления действий на морских коммуникациях. Вблизи передовой базы катеров Пумманки (Земляное) был построен аэродром, на котором размещалась авиационная группа из штурмовиков и истребителей. Личное общение катерников и летчиков позволяло им добиваться более тесного взаимодействия в бою.

С созданием бригады управление боевой деятельностью торпедных катеров было передано ее командованию. На выносном командном пункте в районе Земляное постоянно находился или комбриг капитан 1 ранга А. В. Кузьмин, или начальник штаба соединения капитан 2 ранга В. А. Чекуров.

Поисковые и ударные группы катеров стали выходить в море чаще и с большем составе (до 4 — 6 вымпелов). В 1944 г. шире, чем раньше, применялся способ одновременного поиска двумя-

тремя группами (обнаружившая конвой группа наводила на него другие группы катеров для нанесения совместного удара). Такие удары давали высокие результаты и нередко приводили к полному разгрому конвоев. Характерный пример тому — бой 19 августа 1944 г. а районе мыса Кибергнес.

Днем 18 августа в районе Лаксе-фьорда самолет-разведчик обнаружил конвой. За его движением было установлено наблюдение. Все подводные лодки, находившиеся в море, получили радиограмму с данными о конвое, но только одна из них — «М-201» — успела атаковать его. Неблагоприятная погода исключала действия авиации. Поэтому командующий флотом принял решение нанести удар торпедными катерами, находившимися на полуострове Средний. Капитан 1 ранга Кузьмин, проанализировав обстановку, решил атаковать конвой в районе мыса Кибергнес в непродолжительный период темного времени суток. Вечером началось развертывание выделенных групп. Первой в море вышла группа старшего лейтенанта Б. Т. Павлова (3 катера); за ней — группа капитан-лейтенанта В. К. Ефимова (2 катера) и ударная группа из 9 катеров под командованием капитана 3 ранга С. Г. Коршуновича.

К 1 часу 19 августа группа Павлова, выставив минную банку на выходе из порта Вардё, установила наблюдение за выходом из пролива Боссесунн. К тому времени группа Ефимова уже вышла севернее Вардё. Такое расположение разведывательных катеров обеспечивало наблюдение за районом, а выставленные мины должны были задержать конвой, нарушить охранение транспортов.

Командир бригады, получив первые донесения о выходе конвоя из пролива Боссесунн, передал по радио приказание: "Общая атака. Павлову, Ефимову идти к Кибергнесу". Конвой, насчитывавший около 30 судов и кораблей охранения, был застигнут врасплох. Торпедные катера атаковали его растянувшийся строй с нескольких направлений. Первым в район боя пришел передовой отряд ударной группы под командованием капитан-лейтенанта И. Я. Решетько. «ТКА-242» (командир старший лейтенант В. И. Быков), вырвавшись вперед и стремительно промчавшись вдоль всего конвоя в 10 каб. от него, поставил длинную дымовую завесу. Это обеспечило скрытный подход остальных катеров. Внезапно появляясь из плотной дымзавесы, они стремительно атаковали транспорты и быстро исчезали. Сильный огонь вражеских кораблей и береговых батарей оказался малоэффективным.

Через три минуты после удара передового отряда начали атаку катера основной ударной группы капитана 3 ранга

Коршуновича, а затем групп Павлова и Ефимова. В течение 37 минут боя 13 катеров выпустили 25 торпед. Внезапность и стремительность, точный расчет позволили катерникам блестяще выполнить боевую задачу. Противник потерял 12 транспортов и кораблей охранения. Это был самый значительный и один из наиболее успешных боев североморских торпедных катеров. Его важнейшей особенностью явилось взаимодействие нескольких групп катеров, в основе которого лежало массирование сил против одного конвоя.

В 1944 г., благодаря тому что противник утратил господство в воздухе, стали возможны совместные удары торпедных катеров и штурмовой авиации в светлое время суток. Летчики вели разведку коммуникаций, наводили группы катеров на обнаруженный конвой, ставили дымзавесы и наносили по нему предварительные удары, вместе с кораблями подвергали атакам вражеские суда и силы охранения. На всех этапах боевых действий — от выхода в море до возвращения в базу — катера прикрывались истребителями. Флотские самолеты успешно отражали контратаки вражеской авиации и быстроходных катеров из состава охранения.

Вот один из характерных примеров таких совместных ударов. 24 сентября вечером радиоразведка установила движение неприятельского конвоя в районе мыса Нордкин. Несколько раньше его атаковала подводная лодка «С-56» и потопила один транспорт. Донесение командира лодки об атаке в штабе флота было получено сразу после доклада радиоразведки, поэтому командование смогло уточнить обстановку и сообщить данные подводным лодкам, находившимся у норвежского побережья.

Командующий флотом принял решение уничтожить конвой совместным ударом торпедных катеров и авиации в районе мыса Скальнес (Варангер-фъорд). Причем летчики должны были произвести доразведку, поставить дымзавесу, нанести предварительные бомбо-штурмовые удары по кораблям охранения, прикрыть катера в море.

С рассветом 25 сентября после доразведки за конвоем было установлено наблюдение. В 9 час. 15 мин. из Земляное вышли две группы торпедных катеров (9 единиц) под общим командованием капитана 2 ранга В. Н. Алексеева. С 9 час. 40 мин. до 10 час. с аэродромов Северного флота поднялись три группы штурмовиков (по 6 Ил-2) под прикрытием 18 истребителей, 2 дымзавесчика под прикрытием 4 истребителей и две группы воздушного прикрытия катеров (10 самолетов). Однако из-за дымки и низкой облачности в Варангер-фьорде разведка теряла конвой, а он, стремясь скорее проскочить опасный район, увеличил скорость. Наведение

катеров затруднялось, поэтому намеченная схема боя была изменена.

Катерники, обнаружив конвой в 10 час. 32 мин. в районе мыса Скальнес, чтобы не упустить возможность внезапности, были вынуждены атаковать его до предварительных ударов авиации. Командир группы по радио распределил цели. В это время корабли и береговые батареи противника открыли ожесточенный огонь. Катерникам пришлось поставить дымзавесу. Прикрываясь ею, в 10 час. 44 мин. катера вышли в атаку. Из 17 выпущенных ими торпед 7 поразили цели. К концу боя, продолжавшегося шесть минут, появились самолеты-дымзавесчики и поставили дымзавесы, облегчившие последние атаки и отход катеров. Штурмовики атаковали конвой одновременно с катерами.

Совместный удар, осуществленный торпедными катерами и авиацией по данным воздушной разведки, увенчался успехом: противник потерял 2 тральщика; самоходная баржа и несколько кораблей охранения получили повреждения.[248]

Отход катеров в базу надежно прикрывали истребители. Они с момента выхода торпедных катеров в море и до возвращения их в базу группами по 8 10 машин совершили 36 самолето-вылетов.

В сентябре 1944 г. на флоте отрабатывались совместные ночные действия группы торпедных катеров с воздушными разведчиками-осветителями в заданном районе. Это повышало эффективность поиска противника. Самолет, обнаружив конвой, сбрасывал над ним осветительные бомбы, чтобы командиры катеров смогли сориентироваться и оценить обстановку, выбрать цели для атаки.

Большую роль в действиях катерников играла радиолокация. Включение в состав ударной группы даже одного катера с такой аппаратурой повышало успешность поиска и результативность атак. Облегчались обнаружение конвоя, быстрое сближение с ним, выявление боевого порядка и его слабых мест, выход в атаку, а при необходимости и преследование противника.

Впервые североморские катерники применили радиолокацию в бою 11 октября 1944 г. В этот день утром в районе Лаксе-фьорда самолет-разведчик, заметил конвой, шедший в восточном направлении. Наблюдение за ним велось до наступления темноты. Вечером на поиск и уничтожение конвоя вышли три группы торпедных катеров; первая (из четырех катеров) — в район маяка Стуршер; вторая (из двух катеров) — в район Бек-фьорда и третья (из двух катеров) в район губы Печенга.

Первая группа, установив связь с двумя самолетами-осветителями, в 21 час начала радиолокационный поиск вдоль

побережья в районе Лилле-Эккерей, Стуршер. Из-за неопытности (это был первый случай использования катерниками радиолокации) командир первой группы капитан 2 ранга В. Н. Алексеев пошел на катере, не имевшем такой аппаратуры, и ему пришлось постоянно поддерживать радиосвязь с офицером по радиолокации. Это нарушало скрытность движения катеров. А один раз радиометристы береговые камни приняли за корабли.

В 0 час. 15 мин. 12 октября «ТКА-230», оборудованный радиолокатором, обнаружил в 60 — 65 каб. конвой, состоявший из 3 транспортов, 5 кораблей и 10 — 12 катеров охранения. Уточнив данные" катер начал наводить на него группу. Она оказалась в выгодных для атаки условиях — между берегом и конвоем. Основные же силы охранения прикрывали суда со стороны моря. Используя данные, полученные с помощью радиолокации, вся группа под сильным огнем начала сближаться с противником. С дистанции 1,5 — 2 каб. катера выпустили торпеды, которые два транспорта потопили и один повредили. [249]

Всего в 1944 г. катерники совершили 101 групповой выход на поиск конвоев противника.[250] За славные боевые дела бригада торпедных катеров была награждена орденами Красного Знамени и Ушакова I степени. Высокую эффективность ее боевой деятельности вынуждены признать даже наши идеологические противники. Так, буржуазный военный историк Ю. Майстер отмечает, что на коммуникациях

"создалось критическое положение из-за постоянных атак русских торпедных катеров", что "русские торпедные катера стали постоянной растущей угрозой для немецких конвоев" и что "их боевая деятельность осенью 1944 года достигла наивысшего уровня, чем значительно затруднила эвакуацию германских войск".[251]

Эскадренные миноносцы, как и раньше, редко выходили на коммуникации противника. В ночь на 22 января 1944 г. четыре эсминца под флагом начальника штаба флота контр-адмирала М. И. Федорова направились на перехват конвоя, замеченного воздушной разведкой. Корабли произвели радиолокационный поиск севернее Барде, но противника не обнаружили.

В ночь на 26 октября в район Вардё, Тана-фьорд вышли лидер «Баку» и три эсминца под флагом командующего эскадрой контрадмирала В. А. Фокина. Поиск велся на расстоянии 45 — 50 каб. от берега с помощью радиолокации. Противник и на этот раз не был обнаружен. На обратном пути корабли обстреляли порт Вардё. Артиллерийская стрельба велась по данным радиолокации, централизованно. Было выпущено 597 снарядов. В

порту возникли пожары и произошли сильные взрывы.

В совместных действиях разнородных сил флота на вражеских коммуникациях все большую роль играла воздушная разведка. В 1944 г. для ведения, ее было совершено 2345 самолето-вылетов — в два раза больше, чем в 1943 г. Для разведки ближних коммуникаций, аэродромов, баз и портов привлекались скоростные самолеты-истребители, а отдаленных участков коммуникаций — скоростные бомбардировщики. Самолеты-разведчики оснащались совершенными навигационными приборами и средствами радиосвязи. Флот начал получать новые дальние самолеты-разведчики, что позволило шире применять аэрофотосъемку портов и аэродромов.

О действиях 118-го разведывательного авиаполка (командир подполковник Н. Г. Павлов) с большой похвалой и благодарностью отзывались командование флота и военно-воздушных сил, подводники, катерники. Добытые им данные помогли отправить на дно не один десяток вражеских судов и боевых кораблей. Одним из лучших дальних разведчиков в полку считался коммунист капитан Л.И. Елькин. Выполняя задания в любых условиях погоды, он более десяти раз летал на разведку в Альтен-фьорд, Гаммерфест, Тромсё. За годы войны капитан Елькин провел в воздухе 311 часов, совершив 120 боевых вылетов. В январе 1944 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Этого высокого звания удостоились также мастера воздушной разведки штурман эскадрильи П. И. Селезнев, летавший на разведку 173 раза; капитан Р. М. Суворов, на счету которого было 492 боевых вылета и 4 сбитых самолета врага; командир звена М. К. Вербицкий; командир эскадрильи Н. Я. Турков; штурман П. С. Шеин.

Удары Северного флота по морским коммуникациям противника в 1944 г. явились важным вкладом в разгром врага. Североморцы своими активными действиями регулярно нарушали снабжение немецко-фашистских войск в Заполярье, вывоз для германской промышленности стратегического сырья. В сентябре — октябре ими была сорвана планомерная эвакуация гитлеровцев морем.

Боевая деятельность всех сил флота носила систематический характер. Было достигнуто оперативное взаимодействие подводных лодок, авиации и надводных кораблей.

Общие потери военно-морских сил и транспортного флота противника на Севере в 1944 г. составили 144 транспорта (общим тоннажем 325 тыс. брт), 123 боевых корабля, 11 вспомогательных и 138 мелких судов.

Главной ударной силой в борьбе на морских сообщениях противника в 1944 г. была авиация флота. Благодаря дальнейшему совершенствованию способов использования подводных лодок и тактических приемов применения их оружия эффективность действий подводников значительно возросла; в 5 раз уменьшились их потери в кораблях. Заметно повысилась роль торпедных катеров в борьбе с судоходством на ближних коммуникациях противника.

Борьба с основной опасностью

Немецко-фашистское командование в 1944 г. продолжало попытки нарушить внутренние и внешние коммуникации Советского Союза на Севере.

В связи с подготовкой и проведением Петсамо-Киркенесской операции значительно возросли воинские перевозки по внутренним морским сообщениям. Переброска морем сухопутных войск и личного состава частей флота на театре достигла тогда наибольшего объема за войну и составила около 350 тыс. человек; было перевезено также около 422 тыс. т различных воинских грузов.[252] После освобождения Печенги и Киркенеса основной поток воинских грузов шел в эти порты.

Гитлеровцы против советского судоходства и союзных конвоев использовали подводные лодки, которые действовали как самостоятельно, так и во взаимодействии с разведывательной авиацией. Надводные корабли противника защищали свои коммуникации и не отрывались от побережья дальше, чем было необходимо для выполнения этой задачи. Активность фашистской авиации у советских берегов заметно снижалась.

В первой половине года немецко-фашистское командование провело семь операций подводных лодок против союзных конвоев. В каждой из них участвовало от 7 — 8 до 10 — 15 лодок. С началом арктической навигации и в связи с прекращением посылки английским адмиралтейством в советские порты конвоев фашистские лодки начали продвигаться на восток: в июле они действовали в юго-восточной части Баренцева моря, а затем и в Карском море.

В августе — октябре в Карском море постоянно находились 2 — 4 вражеские подводные лодки. Они атаковали одиночные суда и конвои, производили постановку заграждений из новых магнитно-акустических и магнитно-гидродинамических мин, высаживали диверсионные группы для уничтожения советских полярных станций.

С декабря подводные лодки были развернуты у мурманского побережья.

В связи с активизацией боевых действий вражеских

подводников в Заполярье командование Северного флота усилило оборону своих морских коммуникаций, особенно в арктическом секторе театра. К началу навигации в Арктике оно перебросило в Карское море корабли и авиацию. Летом была создана Карская военно-морская база. Однако из-за общего расширения контролируемой флотом зоны, протяженность которой достигла 2000 миль, сил здесь по-прежнему не хватало.

Значительно усилилось охранение судов в конвоях. Если в 1941 — 1943 гг. на один транспорт в среднем приходилось 0,7 — 1,1 боевых корабля, то в 1944 г. уже 2 корабля. Суда теперь часто сопровождались миноносцами и специальными противолодочными кораблями — большими охотниками, имевшими на вооружении гидролокационную аппаратуру и бомбометы.

В темное время суток особое внимание обращалось на прикрытие судов с кормовых курсовых углов. Эта мера затрудняла сближение лодок с конвоем ночью в надводном положении.

При обнаружении подводных лодок из состава сил охранения выделялись корабли специально для их преследования и уничтожения.

К поиску вражеских лодок в 1944 г. привлекались поступившие на флот гидросамолеты «Каталина», которые имели значительную продолжительность полета и специальное противолодочное вооружение. Однако эти машины экипажами еще не были в полной мере освоены и поэтому использовались пока недостаточно успешно.

В целом же противолодочная оборона, созданная на театре, была надежной. Лишь в отдельных районах, в частности в Карском море, она оставалась слабой из-за нехватки сил.

В Карском море немецкие подводные лодки появились 10 августа, когда здесь уже были развернуты силы флота и организовано конвоирование транспортов. Однако отдельные командиры конвоев и кораблей в первое время недооценивали опасности и не проявляли должной бдительности.

8 августа из Архангельска на Диксон вышел конвой «БД-5» в составе транспорта "Марина Раскова" и тральщиков «Т-114», "Т-116", «Т-118». Первую часть пути он прошел благополучно, не встречая подводных лодок противника. Вечером же 12 августа в Карском море транспорт был подорван акустической торпедой.

Командир конвоя организовал спасательные работы, не приняв меры к поиску подводных лодок и не усилив противолодочного охранения. Все это привело к тяжелым последствиям. Фашистские подводники последовательно

потопили тральщики «Т-118», "Т-114" и транспорт. Погиб и сам командир конвоя.[253] Определенная доля вины в случившемся легла на штабы флота и флотилии, не сумевшие своевременно определить начало развертывания вражеских подводных лодок в Арктике и оповестить об опасности командира конвоя.

26 августа фашистская подводная лодка потопила артиллерийским огнем гидрографическое судно «Норд». Часть членов его экипажа гитлеровцы расстреляли в воде, остальных захватили в плен. На поиск врага с Диксона направились самолеты и тральщик «Т-116». Через несколько дней, 5 сентября, в 8 час. 32 мин. тральщиком была обнаружена вражеская лодка «U-362». Она поспешно погрузилась. В 9 час. 42 мин. моряки корабля снова заметили ее. Командир корабля капитан-лейтенант В. А. Бабанов тут же приказал открыть огонь из многоствольного бомбомета. После четвертого залпа с расстояния 2 каб. подводная лодка затонула.[254]

Приказом командующего Северным флотом от 7 ноября 1944 г. весь экипаж тральщика был награжден орденами и медалями. Капитан-лейтенант Бабанов удостоился ордена Нахимова II степени, помощник командира Сатунин, командиры боевых частей Чубаров, Симонов, Денежкин, командир отделения гидроакустиков Корегин, старший группы минеров Бобик — ордена Красного Знамени, а юнга Володя Коткин — медали Ушакова.[255]

Защищая арктические коммуникации, героический подвиг в тот период совершил экипаж тральщика «Т-120» под командованием капитан-лейтенанта Д. А. Лысова. Корабль находился в охранении конвоя, следовавшего из моря Лаптевых к острову Диксон. 4 транспорта шли в сопровождении 7 боевых кораблей. Около 1 часа 23 сентября один из сторожевых кораблей заметил в тумане фашистскую подводную лодку, но тут же ею был потоплен. Тральщик «Т-120» получил приказ обнаружить и уничтожить лодку. Конвой же продолжал путь.

Утром погода резко ухудшилась. К тому же на тральщике вышла из строя гидроакустическая аппаратура. Корабль получил разрешение идти на Диксон, но в 10 час. 15 мин. был атакован вражеской лодкой — акустическая торпеда угодила в его кормовую часть. Произошел сильный взрыв. Тральщик потерял ход и стал крениться. Вышла из строя радиоаппаратура. Командир немедленно принял меры к спасению личного состава, и в первую очередь раненых. 26 человек были размещены на катере и 20 на понтоне. На корабле остались 38 моряков, в том числе командир, его помощник старший лейтенант Ф. А. Демченко, командир электромеханической боевой части инженер-

капитан-лейтенант Н. А. Сосницкий, командир артиллерийской боевой части лейтенант К. К. Наконечный. Они прикрывали уходивших товарищей. Капитан-лейтенант Д. А. Лысов, верный славным традициям отечественного флота, оставался на своем боевом посту и хладнокровно руководил действиями моряков в неравной борьбе с врагом. Но у борта разорвалась вторая торпеда, и тральщик вместе с 38 героями скрылся под холодными арктическими волнами.

Тяжелые испытания выпали на долю спасавшихся моряков. Команду катера возглавил штурман лейтенант В. А. Дементьев, на понтоне старшим шел старшина 1-й статьи А. К. Дороненко. В тумане суденышки разошлись. На понтоне было только два весла. Морская зыбь мешала грести, и моряки соорудили из шинелей парус. Вскоре им пришлось выдержать 8-балльный шторм. Понтон постоянно заливало, угрожая каждую минуту перевернуть его. Но выдержка и стойкость людей победили. Через двое суток катер подошел к какому-то острову, а на следующий день к нему прибило и понтон. Однако это еще не означало полного спасения. Потребовалось несколько дней, чтобы наиболее крепкие моряки из обеих партий добрались до материка и сообщили на Диксон о случившемся. Вскоре оттуда подоспела помощь.

В конце октября — начале ноября немецкие подводные лодки усилили свои действия в юго-восточной части Баренцева моря, пытались уничтожить советские конвои на переходе из Карского в Белое море. 24 октября в районе мыса Канин Нос они перехватили конвой «ДБ-9», вышедший из Югорского Шара в Архангельск. Одну из них атаковал тральщик «Т-116». Получив повреждения, лодка легла на грунт. И тогда на нее обрушили грубинные бомбы самолет, сторожевой корабль № 20, сторожевой катер «МО-251» и эсминец «Доблестный». После сильных взрывов на поверхность всплыли обломки фашистской лодки, появилось соляровое пятно.[256]

Еще одна фашистская лодка в этом районе была потоплена 1 ноября тральщиками «Т-111» и «Т-113», следовавшими в составе конвоя «ДБ-10». Через несколько дней сюда специально прибыл эсминец «Дерзкий». При обследовании района с помощью гидролокации он обнаружил лишь уничтоженные ранее вражеские подводные лодки, которые лежали на грунте.[257]

В конце арктической навигации Беломорская флотилия получила задание обеспечить вывод из Карского моря ледоколов "И. Сталин" и "Северный ветер". Конвой получил условное название «АБ-15», был разработан план конвойной операции. На время ее проведения флотилия усиливалась кораблями других соединений Северного флота. Общее руководство операцией

осуществлял командующий флотилией вице-адмирал Ю. А. Пантелеев, а отрядом ледоколов начальник штаба флотилии контр-адмирал В. П. Боголепов.

Операция продолжалась с 20 октября по 29 ноября 1944 г. Во льдах ледоколы следовали самостоятельно. У кромки льда в Карском море в охранение их вступили эсминец, 5 больших охотников и 5 тральщиков. Эти корабли успешно отбили несколько атак подводных лодок противника.

В Карских Воротах к конвою присоединился отряд из 7 эсминцев. Баренцево море встретило ледоколы и корабли 9-балльным штормом. Нелегко пришлось участникам перехода, но зато непогода оградила конвой от ударов фашистских подводных лодок. 29 ноября ледоколы и сопровождавшие их корабли благополучно прибыли в Архангельск.

С окончанием арктической навигации немецкие подводные лодки перенесли район своих активных действий к Кольскому побережью. Борьбу с ними вели надводные корабли и противолодочная авиация флота.

5 декабря эсминцы «Деятельный» и «Живучий», используя радиолокационную и гидроакустическую аппаратуру, вели поиск вдоль побережья от Иоканьги до Кольского залива. В 1 час 44 мин. они обнаружили две подводные лодки, следовавшие в надводном положении, и обстреляли их. Лодки погрузились, а эсминцы, атаковав одну из них, сбросили три серии глубинных бомб. Когда на врага обрушилась первая серия, произошел мощный взрыв, выбросивший на поверхность столб огня, дыма и воды.

В 7 час. 35 мин. в районе острова Кильдин была обнаружена еще одна подводная лодка противника. Подвергшись атаке эсминцев, она покинула этот район.

7 декабря утром для поиска вражеских подводных лодок севернее Кильдина вышел отряд больших охотников ("БО-227", «БО-228», "БО-229" и "БО-150") под командованием капитана 3 ранга И. Н. Грицюка. В строю фронта корабли вели поиск с помощью гидроакустики. В 10 час. 10 мин. «БО-229» обнаружил немецкую лодку и вышел в атаку. Однако противник успел выпустить торпеду, под кораблем раздался сильный взрыв, и охотник быстро затонул. Проявив исключительное мужество, матросы и старшины Кузьмин, Смирнов, Соломатин, Гетман и другие смогли спасти раненых командира дивизиона и командира корабля. Они поддерживали на руках офицеров до подхода других кораблей.[258]

8 декабря отряд североморских кораблей, закончив проводку очередного внешнего конвоя, возвращался из Иоканьги в

Кольский залив. В его состав входили лидер «Баку» (под флагом командующего эскадрой контр-адмирала В. А. Фокина), эскадренные миноносцы «Гремящий», "Разумный", «Дерзкий», "Живучий" и «Доблестный». Перед этим у Кольского побережья были замечены подводные лодки противника, и командующий флотом приказал отряду произвести поиск в этом районе.

Эскадренные миноносцы разделились на три пары и в строю растянутого фронта направились вдоль побережья от мыса Святой Нос к Кольскому заливу, обследуя большую полосу моря. В 22 часа 45 мин. эсминец «Живучий» (командир капитан 3 ранга Н. Д. Рябченко) в районе губы Порчниха с помощью радиолокатора обнаружил фашистскую лодку, находившуюся в надводном положении. Корабль, увеличив ход до 24 узлов, пошел на сближение. Командир решил таранить противника. Вскоре с лодки выпустили две торпеды, но Рябченко успел уклониться от них, и эсминец, ведя обстрел, на полном ходу врезался форштевнем в левый борт вражеской лодки. Дав задний ход, «Живучий» начал отходить, продолжая вести артиллерийский огонь. Одновременно минеры сбросили три серии глубинных бомб, разорвавшихся недалеко от медленно погружавшейся вражеской лодки. Впоследствии было установлено, что на дно пошла "U-387".[259]

Шедший в паре с «Живучим» "Разумный" (командир капитан 2 ранга Е. А. Козлов), используя гидролокатор, обнаружил другую лодку противника и атаковал ее глубинными бомбами. Но после бомбометания контакт с ней был потерян, и результат атаки установить не удалось.

Значительно меньших усилий, чем в предыдущие периоды войны, требовала теперь противовоздушная оборона театра, и в частности морских коммуникаций, — сказывалось господство советской авиации в воздухе. Резко сократились налеты самолетов противника на порты и на коммуникации вдоль Кольского полуострова, особенно в третьем квартале года. За три месяца на мурманском направлении было отмечено всего 984 самолето-вылета — в два раза меньше, чем во втором квартале. Большая часть из них (649) приходилась на оборонительные мероприятия. Бомбардировочная авиация противника почти полностью прервала свои действия.

В 1944 г. на театре был выполнен большой объем боевого траления. Тральщики флота обследовали фарватеры в Белом море, на Северной Двине, в районе Новой Земли, а после освобождения Печенги и Киркенеса — в Варангер-фъорде. При этом особенно отличился экипаж тральщика «Т-115», командир которого капитан-лейтенант А. И. Иванников был удостоен

звания Героя Советского Союза.

В 1944 г. английское командование ввело некоторые изменения в проводку конвоев в северные порты Советского Союза. С февраля оно начало направлять конвои (по 30 — 50 транспортов и 20 — 30 кораблей охранения) с месячными интервалами между ними. В состав сил охранения стали включаться эскортные авианосцы, имевшие до 20 — 30 самолетов, главным образом для борьбы с подводными лодками.

Командование Северного флота при обеспечении внешних конвоев в своей операционной зоне придерживалось в основном прежней схемы.

27 марта 1944 г. из Лох-Ю (Англия) вышел союзный конвой из 48 транспортов, 2 танкеров, спасательного судна, крейсера, крейсера ПВО, 2 эскортных авианосцев, 20 миноносцев, 2 корветов ж 4 шлюпов. Немецко-фашистское командование против него развернуло 15 подводных лодок, которые с 31 марта по 3 апреля предприняли ряд попыток атаковать суда.

4 апреля для встречи конвоя из Дольского залива вышли советские корабли (4 эсминца, 4 тральщика и 4 больших охотника). В районе севернее острова Кильдин он разделился на две группы — беломорскую и мурманскую.

Беломорская группа из 10 транспортов шла до кромки льда в северной части Белого моря под охраной советских кораблей. Ее прикрывали также истребители и противолодочные самолеты. Проводку ее во льдах осуществляли ледоколы под прикрытием истребителей.

Все суда прибыли в советские порты без потерь, противник же недосчитался трех подводных лодок.

Результаты этой операции еще раз убедительно показали возможность успешной проводки внешних конвоев в период полярного дня. Однако британское адмиралтейство опять временно прекратило их движение.

Очередной конвой ("JW-59") направился в СССР лишь в августе. Он оставил Лох-Ю 15 августа. 34 транспорта следовали в сопровождении крейсера, 2 эскортных авианосцев, 7 эсминцев, 11 больших охотников и 10 других кораблей. Вместе с ними шли корабли, переданные советскому флоту в счет репараций с Италии (линкор «Архангельск», 8 эсминцев). Для прикрытия перехода конвоя англичане выделили отряд в составе линкора, 3 авианосцев, 3 крейсеров и 18 эсминцев.

22 августа силы охранения потопили две немецкие подводные лодки, одну из них ("U-344") уничтожил советский эсминец «Дерзкий». Авиация Северного флота произвела 60 самолето-вылетов для поиска подводных лодок в районе перехода

конвоя и 82 — для прикрытия его с воздуха.

Всего в 1944 г. в северные советские порты прибыло 9 союзных конвоев, в составе которых было 248 транспортов. Гитлеровцы не смогли нанести им больших потерь. Фашистские подводники за весь год потопили 6 транспортов и 3 корабля охранения, сами же потеряли 13 лодок.[260]

В прикрытии союзных конвоев принимали участие советские подводные лодки, развертывавшиеся у побережья Северной Норвегии. В этих же целях авиация флота усиливала удары по аэродромам и базам противника. Так, в ночь на 11 февраля самолеты Ил-4 36-й авиадивизии нанесли удар по линейному кораблю «Тирпиц» в Альтен-фьорде. Из-за плохих метеорологических условий часть самолетов сбросила бомбы на запасные цели: порты Гаммерфест, Киркенес и аэродромы противника. В связи с продвижением советских войск в Северной Норвегии немецко-фашистское командование решило увести линкор из хорошо защищенной якорной стоянки в Альтен-фьорде. Это облегчило нанесение английской авиацией ударов по кораблю. 12 ноября она потопила линкор «Тирпиц» в одном из фьордов близ Тромсё. Это окончательно сняло угрозу для союзных конвоев со стороны надводных кораблей Германии. Необходимость в оперативном прикрытии конвоев отпала.

Таким образом, в 1944 г. основную опасность для судоходства на Севере представляли немецкие подводные лодки. Оснащенные радиолокационной аппаратурой и акустическими торпедами, они могли осуществлять атаки в темное время суток. Это осложняло борьбу с ними, создавало определенные трудности в боевой деятельности Северного флота. Во время арктической навигации в Карском море и в конце года у мурманского побережья фашистским лодкам удалось создать серьезную угрозу советскому судоходству, но нарушить его противник не смог. Конвои потеряли в 1944 г. всего 3 транспорта (менее 0,4 % общего количества проведенных судов) и несколько вспомогательных судов и кораблей охранения. Гитлеровцы недосчитались 16 подводных лодок.

Всего в 1944 г. на внутренних коммуникациях в Баренцевом, Белом и Карском морях Северный флот провел 407 конвоев, насчитывавших 707 транспортов. Для обеспечения перевозок боевые корабли совершили 1481 выход, в том числе: эсминцы — 241, тральщики- 530, большие охотники — 347.[261] Для поиска вражеских подводных лодок и в целях противолодочной обороны конвоев авиация "свершила 1116 самолето-вылетов.

Плечом к плечу

Весной 1944 г., после разгрома немецко-фашистских войск

под Ленинградом, начались переговоры между Финляндией и Советским Союзом о заключении перемирия. Положительных результатов они не дали, поэтому летом войска Ленинградского и Карельского фронтов перешли в наступление и нанесли финской армии крупное поражение на Карельском перешейке и в Карелии. 19 сентября Финляндия вышла из войны.

Директивой Ставки Верховного Главнокомандования от 26 сентября 1944 г. перед Карельским фронтом была поставлена задача подготовить и осуществить наступательную операцию войсками 14-й армии, усиленной 31-м стрелковым корпусом с привлечением фронтовых средств, чтобы очистить от врага район Петсамо (Печенгская область).

Общая обстановка благоприятствовала проведению операции. В связи с выходом Финляндии из войны стратегическое положение группировки немецко-фашистских войск на Севере резко ухудшилось; она лишилась поддержки финских войск и кратчайших сообщений с Германией через Финляндию.

В то же время положение Карельского фронта и Северного флота коренным образом улучшилось. Правое крыло фронта было значительно усилено войсками левого крыла. Восстановление Кировской железной дороги обеспечивало быструю переброску войск, позволило улучшить снабжение защитников Заполярья. В 1944 г. силы Карельского фронта и Северного флота, получая новое, современное вооружение, еще более укрепились, высоким было политико-моральное состояние личного состава.

Опасаясь удара Красной Армии, немецко-фашистское командование 7 сентября начало отвод своих войск с ухтинского, кестеньгского и кандалакшского направлений в Северную Норвегию. На мурманском направлении противник оставался на занимаемых рубежах, рассчитывая удержаться здесь, чтобы обеспечить коммуникации для отходящих в Норвегию войск с других направлений, максимально использовать никелевые разработки, а также базы для действий на советских морских сообщениях.

К началу Петсамо-Киркенесской операции вражеская группировка на мурманском направлении насчитывала 53 тыс. человек. Оборонявшийся здесь 19-й горнострелковый корпус включал 6-ю и 2-ю горнострелковые дивизии, 388-ю пехотную бригаду. На перешейке полуострова Средний находилась дивизионная группа в составе 503-й авиаполевой бригады, 193-го пехотного полка и других частей. На полуострове Варангер располагались части 210-й пехотной дивизии. В район Луостари прибыла самокатно-разведывательная. бригада «Норвегия». В ходе операции корпус был усилен 163-й пехотной дивизией и всеми моторизованными частями 20-й горной; армии.

Этим силам гитлеровцев противостояли 14-я армия Карельского фронта и Северный оборонительный район Северного флота. 14-я армия (командующий генерал-лейтенант В. И. Щербаков) к началу операции включала: три стрелковых корпуса (131, 99 и 31-й) в. составе восьми стрелковых дивизий, два легкострелковых корпуса (126-й и 127-й) в составе пяти стрелковых бригад и другие части общей численностью 97 тыс. человек. Северный оборонительный район, охватывавший полуострова Рыбачий и Средний, имел две бригады морской пехоты (12-ю и 63-ю), три отдельных пулеметно-артиллерийских батальона, один пушечно-артиллерийский полк: (104-й) и один артиллерийский дивизион береговой артиллерий (113-й), насчитывавшие 14750 человек.[262]

Таким образом, на сухопутном участке фронта советские войска имели количественное и качественное превосходство, необходимое для успешного проведения наступательной операции в трудных условиях Заполярья.

Решение командующего Карельским фронтом предусматривало: прорвать оборону противника на участке озера Чапр, высота 237 и, развивая удар на Луостари, Печенга, разгромить 2-ю немецкую горнострелковую дивизию, овладеть районом Луостари, Печенга и во взаимодействии с частями Северного флота окружить и уничтожить западнолицкую группировку врага юго-восточнее реки Титовка; в дальнейшем,

развивая наступление, овладеть районом Никель, Салмиярви и, выйдя на государственную границу с Норвегией, полностью очистить Печенгскую область.[263] В ходе операции было принято решение об освобождении северных районов Норвегии.

Задачи Северного флота в стратегической операции по разгрому противника в Заполярье вытекали из директивы Ставки Верховного Главнокомандования от 31 марта 1944 г. и были согласованы на совещаниях командующих Карельским фронтом (генерал армии К. А. Мерецков) и Северным флотом (адмирал А. Г. Головко). Отдельные указания командующий флотом получил от Народного комиссара Военно-Морского Флота адмирала Н. Г. Кузнецова.

Свое решение командующий Северным флотом изложил в оперативной директиве от 1 октября 1944 г. Оно предусматривало выполнение флотом задач как на морском, так и на приморском направлении.

На морском направлении силам флота предстояло сорвать "эвакуацию войск противника морем через порты Варангер-фьорда на участке Киркенес, Гаммерфест. Уничтожить все плавсредства противника при его попытке уходить морем.[264]

На приморском направлении войска Северного оборонительного района должны были прорвать вражескую оборону на перешейке полуострова Средний, выйти на дорогу Титовка — Петсамо и, прочно удерживая ее, воспрепятствовать отводу немецко-фашистских войск, а в дальнейшем наступать на Печенгу совместно с частями 14-й армии.[265]

Планом операции по содействию приморскому флангу Карельского фронта намечалась высадка десанта в составе 63-й бригады морской пехоты (командир полковник А. М. Крылов) с приданными подразделениями (всего 2647 человек) во вражеский тыл — на южное побережье залива Малая Волоковая. Совместным наступлением 12-й бригады морской пехоты (командир полковник В. В. Рассохин) с фронта и 63-й бригады с тыла предусматривалось прорвать оборону противника на перешейке полуострова Средний и в дальнейшем наступать на Печенгу.

На первом этапе операции командующий флотом с походным штабом находился на выносном пункте управления на полуострове Средний. Походный штаб возглавлял начальник кафедры общей тактики Военно-морской академии контр-адмирал Н. Б. Павлович. В главной базе находился начальник штаба флота контр-адмирал В. И. Платонов. Группой сухопутных и десантных войск руководил командующий Северным оборонительным районом генерал-майор Е. Т. Дубовцев. Командиром высадки был назначен командир охраны водного

района главной базы контр-адмирал П. П. Михайлов. Обязанности командующего ВВС флота в ходе операции временно исполнял начальник штаба генерал-майор авиации; Е. Н. Преображенский. Комендантом береговой обороны главной базы был генерал-майор И. А. Кустов.

В подготовительный период проводилось специальное обучение выделенных сил, оборудовался район предстоявших действий, осуществлялось оперативное и специальное обеспечение, широко была развернута партийно-политическая работа. Вся подготовка велась скрытно. Силы перегруппировывались ночью; разведывательные группы прекратили действия в районе высадки десанта. Бухта Земляное (намеченное место посадки десанта на корабли) дополнительно оборудовалась рейдовыми бочками и плавучими причалами. Шло формирование Печенгской военно-морской базы.

Во время подготовки операции перед артиллерией СОРа и авиацией флота была поставлена задача всемерно ослабить оборону противника на полуострове Средний и подавить его береговые батареи в районе залива Печенга. С 3 сентября артиллеристы наносили удары по переднему краю и глубине вражеской обороны, а летчики — по батареям, опорным и командным пунктам гитлеровцев в полосе наступления частей СОРа и десанта. Однако полностью подавить вражеские береговые батареи в районе Печенги не удалось.

Войска Карельского фронта перешли в наступление утром 7 октября. В результате двухдневных боев они на главном направлении прорвали оборону противника и форсировали реку Титовка. К исходу 9 октября им удалось создать угрозу окружения западнолицкой группировки врага. Гитлеровцы вели ожесточенные бои за удержание дорог, но были вынуждены начать отвод своих частей.

К этому времени завершилась подготовка к высадке десанта, 9 октября в частях и на кораблях флота было зачитано обращение Военного совета флота, призывавшее североморцев с честью выполнить свой воинский долг, "вернуть нашу русскую Печенгу, прочно и навсегда утвердить там победное знамя нашей Родины". [266]

В ночь на 9 октября отдельные группы кораблей совершили самостоятельные переходы из своих баз в Земляное. Десантные войска сосредоточились у пунктов посадки между 16 час. 30 мин. и 18 час. 50 мин.

В 18 час. 30 мин. началась посадка десанта на корабли. Всего отряд высадки, состоявший из 10 больших охотников, 8 сторожевых и 12 торпедных катеров, принял 2837 десантников и

около 16 т груза. Эти высокие нормы допускались из-за кратковременности перехода и спокойного состояния моря. Начиная с 21 часа 40 мин. все три отряда вышли из базы Земляное.

Первый отряд (командир гвардии капитан 3 ранга С. Д. Зюзин) состоял из 8 катеров — "морских охотников" и 3 торпедных катеров. Второй отряд (командир капитан 3 ранга И. Н. Грицюк) составляли 11 больших охотников. В третий отряд, которым командовал капитан 2 ранга В. Н. Алексеев, входило 8 торпедных катеров. Подвижной дозор (командир капитан-лейтенант И. Б. Антонов), действовавший на подходах к району высадки, состоял из трех торпедных катеров. Общее руководство отрядами в море осуществлял командир бригады сторожевых кораблей капитан 1 ранга М. С. Клевенский. Переход совершался отрядами самостоятельно. Они шли со скоростью 12 узлов, прижимаясь к побережью полуострова Средний.

В 23 часа при подходе первого отряда к мысу Волоковой противник усилил обстрел района осветительными снарядами. Катера увеличили ход до 16 узлов и, поставив отсекающие дымзавесы, начали прорываться к пунктам высадки.

Высадка десанта началась в 23 часа 06 мин. и заняла около двух часов. Второй и третий эшелоны высаживались без намеченных планом пауз. Это несколько затруднило маневрирование кораблей в ограниченном районе, но зато сократило время их пребывания под огнем врага.

Береговые батареи с полуострова Средний в период перехода десанта и боя за высадку, подавляя артиллерию и прожекторы противника, выпустили 1774 снаряда. Четыре самолета Ил-4, отвлекая внимание гитлеровцев, наносили удар по вражеским батареям.

В заливе Малая Волоковая десант высадился в короткий срок и с минимальными потерями (1 убитый, 5 раненых). Овладев участком побережья, десантники тремя батальонами быстро продвигались в южном направлении. К 10 час. 10 октября части 63-й бригады вышли во фланг обороны противника на хребте Муста-Тунтури. Сводный разведывательный отряд начал движение по тундре к мысу Крестовый.

Перед этим (в 22 часа 15 мин. и в 23 часа 11 мин.) для отвлечения внимания гитлеровцев в Мотовском заливе был высажен демонстративный десант двумя группами по 22 человека. Его действия на берегу сопровождались постановками дымзавес, интенсивным обстрелом побережья и выпуском торпед по берегу. Десант, выполнив задачу, без потерь возвратился на корабли.

Артиллерийская подготовка наступления частей СОРа началась в 3 часа 30 мин. 10 октября и продолжалась полтора часа. Участвовавшие в ней 209 орудий и минометов (120-мм) выпустили 47 тыс. снарядов и мин.[267] В результате большая часть огневых средств и наблюдательных пунктов противника оказалась подавленной. Подразделения СОРа почти без потерь вышли на исходные позиции для атаки.

В ночь на 9 октября начался обильный снегопад. Снежный покров достиг 25 — 30 см. К началу атаки поднялась пурга с южным (встречным) ветром, препятствовавшая продвижению и затруднявшая ориентировку на местности. В таких сложных условиях пришлось наступать советским воинам.

В 5 час. артиллерия перенесла огонь в глубину вражеской обороны, и части 12-й бригады начали атаку. Штурм горного хребта Муста-Тунтури потребовал от частей морской пехоты исключительной храбрости, выносливости и упорства. Путь им преграждали сильно укрепленные рубежи гитлеровцев в горах. Резкий ветер со снегом постепенно перешел во вьюгу. Но непогода не только создала дополнительные трудности для наступавших, но и помогла им скрытно подойти к вражеским укреплениям и достичь внезапности атаки. Преодолевая различные заграждения, сильный ружейно-пулеметный огонь и противодействие артиллерии и минометов противника, части 12-й бригады к середине дня прорвали его оборону, форсировали хребет Муста-Тунтури и соединились у озера Тиоярви с частями 63-й бригады, атаковавшими врага с фланга.

Отряд корабельной поддержки в составе эскадренных миноносцев «Гремящий» и «Громкий» дважды (в ночь на 10 и на 11 октября) выходил в Мотовский залив для подавления батарей и разрушения переправы врага в районе реки Титовка. Эсминцы, израсходовав по 715 снарядов, подавили на высоте 195,8 150-мм и 105-мм батареи, на 4 — 5 часов нарушили переправу через реку Титовка, уничтожили несколько складов и вызвали пожары.

Важнейшим условием успешного наступления частей Северного оборонительного района явились огромный патриотический подъем и высокий наступательный порыв воинов. Так, третий стрелковый батальон 12-й бригады, штурмуя высоту 260,0, попал под сильный фланговый пулеметный огонь вражеского дота и вынужден был залечь. Атака могла захлебнуться. Вблизи дота оказался сержант А. И. Клепач, накануне боя принятый в партию. Молодой коммунист, поняв всю трагичность обстановки, стремительным броском приблизился к вражескому пулемету и гранатой уничтожил его расчет. При этом сержант погиб, ценой своей жизни обеспечив боевой успех

батальона.[268]

В первый день наступления взвод разведки, которым командовал младший лейтенант В. В. Бродюк, получил задачу выйти в тыл противнику, окопавшемуся на высоте 260,0, и атаковать его. Разведчики успешно выполнили задание. В ожесточенном бою они уничтожили 35 солдат и 11 взяли в плен.

Смело и решительно действовала при высадке десанта и в наступлении рота автоматчиков 63-й бригады под командованием Героя Советского Союза старшего лейтенанта В. П. Кислякова. 11 октября на ее участке враг вел особенно сильный огонь. Продвижение морских пехотинцев приостановилось. Тогда Кисляков подполз к вражеским позициям и забросал их гранатами. Гитлеровцы побежали. Старший лейтенант стал косить их метким автоматным огнем. В этом бою В. П. Кисляков уничтожил одиннадцать фашистских егерей. Действия героя и его роты обеспечили успех наступления батальона, занявшего важную высоту.

В ночь на 11 октября гитлеровцы, опасаясь окружения, начали отход с полуострова Средний, прикрываясь заслонами. С рассветом части Северного оборонительного района развернули наступление по всему фронту.

В тот день 12-я бригада полностью очистила от противника хребет Муста-Тунтури. На ее левом фланге одну из атак вражеских позиций возглавил парторг роты 348-го отдельного пулеметного батальона старший сержант Л. Мустейкис. Вражеский дот косил наступающих кинжальным огнем. Сам парторг был тяжело ранен. Собрав последние силы, он дополз до дота и закрыл его амбразуру своим телом. Морские пехотинцы возобновили атаку и опрокинули врага.

К исходу второго дня наступления 63-я бригада вышла на дорогу Титовка — Пороваара в районе озера Устоярви и перерезала ее.

В ночь на 11 октября противнику удалось оторваться от советских частей и выйти из-под удара. Это произошло потому, что темп наступления на сильно пересеченной местности был недостаточным (6 км в день); подразделения, не подготовленные к ночному маршу, остановились на ночлег. Однако все это не помогло гитлеровцам поправить свое положение. К вечеру 13 октября 63-я бригада, соединившись с 14-й стрелковой дивизией, вышла на ближние подступы к Пороваара. 12-я бригада вечером направлялась к мысу Крестовый. Утром 14 октября 63-я бригада сломила сопротивление врага, овладела Пороваара и вышла на побережье Печенгской губы. Гитлеровцы отошли на западный берег залива.

С 11 по 14 октября задачу огневой поддержки частей Северного оборонительного района выполняла артиллерия с полуострова Средний: 104-й пушечно-артиллерийский полк и 113-й отдельный артдивизион, корректировочные посты которых находились в боевых порядках 63-й и 12-й бригад. Израсходовав более 3100 снарядов, они оказали большую помощь наступавшим морским пехотинцам.

Дерзко и умело действовал сводный разведывательный отряд численностью 195 человек под командованием капитана И. П. Барченко-Емельянова. В ночь на 12 октября он незамеченным вышел на мыс Крестовый и, неожиданно атаковав на рассвете четырехорудийную 88-мм зенитную батарею, в коротком бою овладел ею. Первыми ворвались туда командир отделения старшина 1-й статьи С. М. Агафонов и старший краснофлотец А. П. Пшеничных. Вместе с другими бойцами они, овладев одним из орудий, открыли огонь по гитлеровцам. В дальнейшем разведчики блокировали другую, четырехорудийную 150-мм батарею противника. Отряд поддерживали береговая артиллерия и авиация. Утром 13 октября ему на помощь подоспела усиленная разведывательная рота 63-й бригады. Под натиском разведчиков вражеской береговой батарее пришлось капитулировать.

Успех разведывательного отряда облегчил высадку десанта в порт Линахамари: гитлеровцы уже не могли вести огонь с мыса Крестовый.

За образцовое выполнение боевого задания командир отряда капитан И. П. Барченко-Емельянов, командир взвода разведки лейтенант В. Н. Леонов, командир отделения старшина 1-й статьи С. М. Агафонов и старший краснофлотец А. П. Пшеничных были удостоены звания Героя Советского Союза.

Порт Линахамари, расположенный на западном берегу губы Печенга, враг использовал как перевалочную базу снабжения своих войск. Вход в залив и подступы к порту прикрывали четыре береговые батареи и несколько батарей автоматических и зенитных пушек, огонь которых достигал большой плотности. Район порта был укреплен дотами, проволочными заграждениями.

Немецко-фашистское командование стремилось также всеми силами удержать Печенгу, рассчитывая через нее эвакуировать остатки своих разгромленных соединений в Северную Норвегию.

Вместе с тем в районах Печенги, Трифона и Линахамари гитлеровцы уничтожали важные объекты, ценное оборудование.

В связи с упорным сопротивлением врага командующий 14-й армией частично перегруппировал войска для наступления на Печенгу с трех направлений силами трех корпусов.

Исходя из создавшейся обстановки, командующий Северным флотом принял решение овладеть Линахамари силами десанта морской пехоты и после прибытия подкреплений начать наступление на Печенгу с севера. Десант предусматривалось доставить на сторожевых и торпедных катерах и высадить его непосредственно в порту в ночь на 13 октября. Десантникам предстояло овладеть 210-мм батареей на мысе Девкин, территорией порта, военным городком, господствующими высотами и удерживать занятые рубежи до подхода частей Северного оборонительного района. Для развития успеха планировалось перебросить через залив в порт 12-ю и 63-ю бригады морской пехоты после выхода их в район Пороваара и на мыс Крестовый.

В состав десанта вошли 349-й отдельный пулеметный батальон, отряд 125-го полка морской пехоты и моряки-добровольцы из бригад подводных лодок, торпедных катеров и других соединений и частей флота общей численностью 658 человек. В качестве высадочных средств было выделено 8 торпедных и 6 сторожевых катеров, разделенных на три группы. Десант возглавлял командир 349-го батальона майор И. А. Тимофеев. Передовой группой, состоявшей из добровольцев, командовал старший лейтенант Б. Ф. Петербургский. В районе губы Печенга развертывались два дозора торпедных катеров. Обеспечение перехода десанта, его высадки и дальнейших действий на берегу возлагалось на береговые батареи полуострова Средний и авиацию флота.

Распоряжения о подготовке сил к высадке командующий Северным оборонительным районом и командир бригады торпедных катеров получили в первой половине дня 11 октября. К 15 час. 12 октября все катера и десантные части были сосредоточены в маневренной базе Земляное. Посадка началась в 19 час. 30 мин. К 20 час. 54 мин. группы катеров последовательно, с некоторым временным интервалом, вышли в море. Погода на море благоприятствовала переходу. Однако большая облачность ограничивала действия авиации.

В 22 часа 21 мин. в 20 — 30 каб. от входа в Печенгскую губу противник обнаружил и подверг интенсивному артиллерийскому обстрелу первую группу катеров, которой командовал Герой Советского Союза капитан-лейтенант А. О. Шабалин. Но она, увеличив скорость, решительно пошла на прорыв. Последующие действия всех трех групп также велись под сильным огнем врага. Каждая из них прорывалась в порт самостоятельно, маневрируя курсами и скоростью, используя мертвые пространства у западного берега залива. Катера второй группы (командир

капитан 2 ранга С. Г. Коршунович) поставили дымзавесы.

Высадка десантников производилась в основном в назначенных пунктах. В 22 часа 50 мин. на берег устремились матросы-добровольцы из бригад подводных лодок и торпедных катеров. Их действия поддерживал своим огнем «ТКА-114» (командир старший лейтенант Е. А. Успенский). Вступив в бой, они оттеснили гитлеровцев от причала и подготовили условия для броска основных сил десанта.

Капитан-лейтенант Шабалин, хорошо ориентировавшийся в сложной обстановке, встретил вторую группу катеров и сопроводил ее к пунктам высадки. Затем он провел третью группу, которой командовал капитан 3 ранга С. Д. Зюзин. К 24 час. в районе порта было высажено 552 человека. Два катера, потеряв ориентировку в дыму, высадили десантников на восточном берегу залива, а один — севернее мыса Девкин.

Из-за сильного огня противника катера не могли оставаться в порту для поддержки десанта. При отходе серьезные повреждения получил «ТКА-208» вышли из строя один мотор и рулевое управление. Однако катеру удалось выйти из-под обстрела; главный старшина Ковалев и старший краснофлотец Кучумов, несмотря на скопление удушливых газов в моторном отделении, устранили неисправности.

На «ТКА-114» старшина группы мотористов Курбатов был ранен в руку, но не оставил своего боевого поста. Собрав все свои силы и волю, он вывел катер из опасной зоны. За этот подвиг Г. Д. Курбатову было присвоено звание Героя Советского Союза. Артиллеристы Северного оборонительного района, выпустив в период прорыва и высадки десанта 1209 снарядов, заметно ослабили действия вражеской артиллерии.

Десантники повели стремительное наступление в двух направлениях — на 210-мм батарею и на юго-запад. К утру они значительно расширили плацдарм, но противник еще продолжал удерживать господствующую высоту, где располагалась батарея, и развилку дорог у озера Пуроярви. Гитлеровцы, перегруппировав свои силы в районе Линахамари и получив подкрепления из Трифона, перешли в контратаку. В отражении их натиска десанту активно содействовала артиллерия. К исходу дня после нанесения авиацией ударов по противнику десантники вновь перешли в наступление. Вражеские части начали отходить с занимаемых рубежей.

Таким образом, к вечеру 13 октября десант полностью выполнил свою задачу, овладев портом Линахамари. При этом североморцы проявили массовый героизм. Во время высадки в порту инициативно и мужественно действовал старший сержант

И. П. Каторжный. При подходе к берегу командир взвода был ранен и не мог руководить бойцами. Тогда его заменил старший сержант. Взвод под командованием Каторжного захватил три причала, уничтожил расчеты четырех орудий и овладел гостиницей, в которой располагался вражеский командный пункт. В ходе боя старший сержант и боец И. В. Королев водрузили над гостиницей красный флаг — символ освобождения Линахамари.

12-я и 63-я бригады не смогли своевременно выйти к побережью залива, поэтому вместо них для усиления десанта в Линахамари в ночь на 14 октября с мыса Крестовый были переброшены сводный разведывательный отряд и другие подразделения. Во второй половине дня подоспела 12-я бригада (2 тыс. человек). Она с ходу развернула наступление и овладела местечком Трифона. Утром 15 октября сюда переправились части 63-й бригады.

Днем 14 октября флотская авиация нанесла удары по вражеским батареям на мысах Ристиниеми и Нумерониеми, а вечером их захватили высаженные десантные группы. Проход в залив для советских кораблей стал свободен.

15 октября войска 14-й армии овладели Печенгой.

В результате трехдневных боев силы флота освободили все побережье залива от входа до Исамукка и Кокко. Потеряв порт Линахамари, немецко-фашистское командование лишилось возможности эвакуировать остатки своих разбитых войск из Печенги морем. Занятие Трифона отрезало противнику пути отхода к побережью Баренцева моря. Через порт Линахамари, ставший базой флота, шло дальнейшее снабжение 14-й армии.

Важнейшим условием успеха сил флота в операции явилось неудержимое наступление 14-й армии на Печенгу. Связанный борьбой на главном направлении, враг не смог перебросить значительные силы в район Линахамари.

Достижению целей десанта способствовали также тактическая внезапность высадки, обусловленная дерзостью замысла и стремительностью прорыва катеров в залив и порт ночью, смелые и решительные действия десантников на берету, четкое взаимодействие десантных подразделений с авиацией флота и артиллерией Северного оборонительного района.

После поражения 19-го корпуса в районе Печенга, Луостари немецко-фашистское командование поспешно отводило остатки своих войск на Киркенес и Салмиярви. Наступление 14-й армии на втором и третьем этапах операции развертывалось на киркенесском и юго-западном (Никель-Наутси) операционных направлениях.

На киркенесском направлении наступление развивалось в

основном по дороге Печенга — Тарнет — Киркенес. Оно сочеталось с глубоким обходным маневром на левом фланге. К северу от дороги и непосредственно вдоль побережья продвижение войск чрезвычайно затрудняли сильно пересеченный характер местности и глубоко вдающиеся в материк фьорды. Кроме того, противник располагал на побережье в районах своих береговых батарей несколькими опорными пунктами. Это создавало угрозу правому флангу 14-й армии.

Поэтому перед Северным флотом встала задача очистить от врага побережье, обеспечить перевозки грузов в Печенгу для войск 14-й армии.

Директивой командующего Карельским фронтом от 15 октября на суше была установлена разграничительная линия между 14-й армией и частями Северного флота. Она проходила по местечкам Трифона, Турис-Тунтури, озерам Пасариярви, Исо Суолавуоми до Коббхольм-фьорда.[269] С 15 по 25 октября основные части и учреждения сформированной Печенгской военно-морской базы перебазировались в Линахамари. Ей передавалась 12-я бригада морской пехоты для обеспечения противодесантной и сухопутной обороны базы и действий на киркенесском направлении. Остальные части Северного оборонительного района были переброшены на полуострова Рыбачий и Средний.

Для прикрытия фланга войск Карельского фронта и содействия наступающим на Киркенес частям 14-й армии Северный флот с 18 по 25 октября высадил три тактических десанта на южном побережье Варангер-фьорда.

Утром 18 октября десант в составе 4-го батальона 12-й бригады морской пехоты (485 человек) двумя группами высадился в заливах Суоловуоно и Аресвуоно. 19 октября он овладел населенными пунктами Афанасьев, Турунен, Вуореми и вышел на государственную границу Норвегии.

Утром 23 октября в Коббхольм-фьорде катера высадили десант в составе 3-го батальона 12-й бригады и отдельного отряда 125-го полка морской пехоты общей численностью 625 человек. Вместе с ранее высаженными десантниками он очистил от противника район от государственной границы до Яр-фьорда.

К 24 октября части 14-й армии вышли на подступы к городу Киркенес. В связи с этим командующий флотом принял решение утром 25 октября высадить десант в заливе Хольменгро-фьорд с задачей отвлечь на себя часть сил врага, создать угрозу его тылу и тем самым содействовать войскам армии в овладении Киркенесомс Это боевое задание успешно выполнили два батальона 63-й бригады морской пехоты (835 человек).

Таким образом, в результате действий Северного флота все побережье от Печенгской губы до Бек-фьорда было очищено от врага. Высадка тактических десантов на такой сложной местности, как побережье Норвегии, являлось весьма действенной формой содействия приморскому флангу армии.

Авиация флота в ходе Петсамо-Киркенесской операции наносила бомбоштурмовые удары по батареям противника, его опорным пунктам, живой силе и технике. В те дни она совершила 449 самолето-вылетов. Всего в октябре североморские летчики провели 42 боя, сбили 56 немецких самолетов, уничтожили 14 складов боеприпасов, 138 автомашин, 56 повозок и около 2 тыс. солдат и офицеров, подавили 10 артиллерийских, 3 минометных и 36 зенитных батарей, вызвали 42 пожара; потери авиации флота составили 11 самолетов.[270]

С началом Петсамо-Киркенесской операции из-за ограниченной сети дорог в этом районе еще более возросло значение морских перевозок. По мере продвижения войск армейские грузы доставлялись в Титовку, а затем (с 19 октября) — в Линахамари. В октябре сюда прибыли 5 конвоев (9 транспортов) и 63 мелких судна. Они доставили 5842 т боеприпасов, продовольствия, продфуража. Всего для Карельского фронта в период операции морем было перевезено 15 860 бойцов и командиров и 15 785 т различных грузов.[271]

Для перевозки через Кольский залив тяжелой боевой техники частей, прибывавших в состав 14-й армии, флот организовал постоянно действующую переправу в районе Мурманск, мыс Мишуков. С 6 сентября по 17 октября через Кольский залив на западный берег было переправлено 5719 человек, 96 танков, 19 самоходных орудий, 3 бронемашины, 153 орудия, 137 тракторов, 197 автомашин, 94 повозки, 270 т боеприпасов, 283 т других грузов.

Одной из основных задач Северного флота в период подготовки и проведения Петсамо-Киркенесской операции было нарушение коммуникаций противника в целях содействия наступлению войск 14-й армии и частей морской пехоты и срыва вывоза в Германию стратегического сырья.

Силы для действий на морских сообщениях врага развертывались в соответствии с оперативной директивой командующего флотом от 8 сентября 1944 г. Выполняя ее, через два дня удары па вражеским конвоям, одиночным судам и боевым кораблям начали наносить торпедные катера и авиация. 16 — 17 сентября у северного побережья Норвегии были развернуты 5 подводных лодок,[272] а перед началом наступления усилили действия в этом районе и другие силы флота.

В период 10 сентября — 31 октября 1944 г. североморцы потопили 40 боевых кораблей, 36 транспортов, 24 самоходные баржи и 129 мелких судов противника.

Петсамо-Киркенесская операция завершилась разгромом группировки немецко-фашистских войск в Заполярье и освобождением Печенгской области. Она положила начало изгнанию гитлеровцев из Норвегии. В этом ее огромное политическое и стратегическое значение.

В ходе операции 20-я горная армия понесла тяжелые потери, противник лишился ближайших аэродромов, портов и баз в Варангер-фьорде, начал эвакуацию своих сил из района Гаммерфеста, вывел из Альтен-фьорда свои надводные корабли. Гитлеровцы потеряли также возможность вывозить важнейшее стратегическое сырье. Североморцы получили новую базу — Печенгу. Резкое сужение операционной зоны противника значительно отдалило его силы от мест базирования Северного флота и от советских морских сообщений, ограничило возможности использования вражеских легких сил и авиации в операционной зоне североморцев.

Успех операции был обусловлен всем ходом Великой Отечественной войны, коренным изменением обстановки на советско-германском фронте, усилившейся мощью Карельского фронта и Северного флота, возросшим мастерством советских воинов, повышением оперативно-тактической подготовки командного состава. Победа в Заполярье достигалась созданием решающего превосходства на направлении главного удара, тщательной подготовкой сил ж средств к операции, хорошо организованным взаимодействием войск фронта и сил флота на приморском направлении, скрытностью перегруппировки и сосредоточения войск, тактической внезапностью наступления, господством авиации в воздухе, умелым осуществлением обходных маневров специальными легкострелковыми корпусами и высадкой морских десантов, высоким морально-боевым духом личного состава армии и флота.

В боях по разгрому противника в Заполярье войска Карельского фронта и личный состав Северного флота проявили высокое боевое мастерство, неудержимый наступательный порыв и массовый героизм.

Многие соединения и части армии и флота, отличившиеся в боях, получили почетные наименования Печенгских и Киркенесских, были награждены орденами Красного Знамени и Ушакова I степени. Немало североморцев удостоилось звания Героя Советского Союза, других правительственных наград.

Разгром немецко-фашистских войск в Заполярье

осуществлялся силами двух оперативных объединений — Карельским фронтом и Северным флотом под руководством Ставки Верховного Главнокомандования. Это была единственная стратегическая операция в Заполярье в годы второй мировой войны.

В ходе нее удары североморцев были точно согласованы с действиями войск 14-й армии.

Наличие в составе флота значительной группировки сухопутных сил (частей морской пехоты) позволило ему самостоятельно решить оперативную задачу — освободить побережье от перешейка полуострова Средний до Бек-фьорда от войск противника.

В ходе Петсамо-Киркенесской операции широко применялась высадка тактических десантов, которые создавали угрозу окру-
*нет страниц 197–198

ровождению судов привлекались миноносцы, сторожевые корабли, тральщики, охотники за подводными лодками, сторожевые и торпедные катера.

На основе накопленного боевого опыта была изменена тактика противолодочной обороны конвоев. Раньше они были слабо защищены с кормовых курсовых углов, чем нередко пользовались немецкие подводники. Теперь же конвои шли при круговом охранении, имевшем одинаковую плотность на всех курсовых углах. Кроме того, дистанции между судами и кораблями охранения были увеличены до 15 каб. Нередко в составе конвоя формировалась специальная ударная группа (преимущественно из торпедных катеров), следовавшая впереди него в 40 — 60 каб.

Такая система охранения повышала безопасность плавания транспортов. Но борьба на коммуникациях оставалась по-прежнему напряженной. Вот как осуществлялась проводка одного из конвоев, который возглавлялся начальником штаба эскадры капитаном 1 ранга А. М. Румянцевым.

В 0 час. 15 мин. 22 апреля 1945 г. из Лиыахамари в Кольский залив направились два транспорта в сопровождении эсминцев "Карл Либкнехт", «Дерзкий», "Жесткий", «Достойный», пяти тральщиков, шести больших охотников, четырех торпедных катеров, корвета, двух летающих лодок типа «Каталина» и пары сменяющихся истребителей.

В 0 час. 38 мин. капитан В. А. Лятин, пилотировавший самолет «Каталина», в 12 милях севернее мыса Цып-Наволок обнаружил подводную лодку, следовавшую в надводном положении, и сбросил на нее с высоты 300 м четыре бомбы. Одна из них угодила в лодку, и она, потеряв ход, с дифферентом на

корму быстро погрузилась.

В 6 час. 18 мин. акустики эсминца "Карл Либкнехт" (командир капитан-лейтенант К. Д. Старицын) обнаружили подводную лодку, проникшую внутрь строя конвоя. Корабль атаковал ее пятью сериями глубинных бомб. Затем лодку преследовали эсминец «Дерзкий» и большой охотник «БО-131». Они бомбили ее до тех пор, пока конвой не прошел опасный район.

В 8 час. 23 мин. "Карл Либкнехт" внутри строя обнаружил еще одну подводную лодку и сбросил на нее четыре серии глубинных бомб. Дальнейшим преследованием ее занялся «БО-225». Вскоре на месте глубинного бомбометания появились воздушные пузыри.

В 8 час. 41 мин. вражеская лодка атаковала один из транспортов. Ее торпеда достигла цели, но судно осталось на плаву. Через несколько минут последовал еще один взрыв торпеды. На этот раз получил повреждение другой транспорт. Буксировка поврежденных судов задержала конвой почти на два часа. В этот промежуток времени корабли трижды обнаруживали фашистские лодки. В 9 час. Об мин. "Карл Либкнехт", установив с одной из них акустический контакт, сбросил на нее весь запас бомб. Вскоре сильно поврежденная лодка появилась на поверхности в 50 м от эсминца. Это была «U-286». "Карл Либкнехт" потопил ее, открыв артиллерийский огонь.[273]

В 13 час. 03 мин. «Достойный» атаковал другую подводную лодку противника. На поверхности моря появились отдельные предметы и образовалось соляровое пятно.

Так кораблями охранения было отбито нападение группы фашистских подводных лодок на конвой, который вскоре прибыл в Кольский залив.

В 1945 г. по коммуникациям Белого и Баренцева морей Северный флот провел 70 конвоев, включавших 156 транспортов. Для их сопровождения корабли совершили 494 выхода (в том числе миноносцы — 110 и большие охотники 264). На этих судах было перевезено около 103 тыс. человек и 71 тыс. т различных грузов. Вражеским подводным лодкам удалось потопить лишь один транспорт; два транспорта и эсминец «Разъяренный» получили повреждения.[274]

Союзные конвои продолжали движение между английскими и советскими порогами до 28 мая. С 1 января по 28 мая из Англии в Кольский зали-в и порты Белого моря прибыло пять конвоев в составе 136 транспортов и 90 кораблей охранения; обратно отправилось столько же конвоев (141 транспорт и 89 кораблей охранения).[275]

После уничтожения «Тирпица» англичане отказались от

прикрытия конвоев специальными отрядами. В 1945 г. на морских коммуникациях значительно снизилась и активность фашистской авиации. Нередко здесь противником использовались неподготовленные экипажи самолетов. Всего для действия против конвоев союзников немецкая авиация произвела 239 самолето-вылетов.

Усиление боевой активности подводных лодок противника на внешних коммуникациях вынуждало командование Северного флота выделять дополнительные силы противолодочной обороны по маршруту движения конвоев, особенно беломорской группы.

Всего для обеспечения безопасности внешних конвоев корабли флота в 1945 г. выходили в море 108 раз, противолодочная авиация совершила 607 самолето-вылетов.[276] При проводке конвоев в советские порты и обратно союзники потеряли 5 транспортов и 5 кораблей охранения.[277] Северный флот потерял эскадренный миноносец «Деятельный», который был потоплен 16 января. В тот день из Кольского залива в Северодвинск вышел конвой из 6 транспортов, 2 танкеров, лидера «Баку» и 8 эскадренных миноносцев под командованием капитана 1 ранга А. М. Румянцева. В светлое время противолодочное охранение судов и кораблей поочередно осуществляли 6 самолетов Пе-3.

В 20 час. 30 мин. в районе губы Порчниха эсминец «Деятельный» (командир капитан-лейтенант К. А. Кравченко), шедший в хвосте конвоя, был атакован подводной лодкой. Взрывом акустической торпеды у корабля оторвало корму. Эсминец лишился хода и начал медленно тонуть. Экипаж мужественно вел борьбу за живучесть корабля, но повреждения оказались настолько серьезными, что ничто уже не могло помочь. Корабль встал вертикально на корму и быстро затонул вместе со многими членами экипажа.[278]

В связи с активизацией действий немецких подводных лодок на театре командование флота усилило его противолодочную оборону, главным образом в южной части Баренцева моря. Это вызвало резкое повышение напряжения в использовании противолодочных кораблей. Заметно сказывалось также нахождение в ремонте части миноносцев, больших и малых охотников, сторожевых кораблей.

К борьбе с вражескими лодками были привлечены силы основных соединений флота — эскадры, охраны водного района главной базы, бригад подводных лодок и торпедных катеров, ВВС флота. Однако из-за недостаточной вооруженности флота гидроакустической и радиолокационной аппаратурой не все они могли вести ее успешно.

Для повышения эффективности действий против подводных лодок противника на театре были усилены воздушная разведка и дозорная служба, особенно в периоды перед приходом (выходом) конвоев, а также охранение транспортов, следовавших в составе конвоев, и рыболовных судов; организовывались специальные поиски лодок силами авиации и надводных кораблей. Были запрещены одиночные переходы кораблей в темное время суток; днем они разрешались лишь в порядке исключения.

Вот отдельные примеры поисковых действий кораблей флота. В ночь на 21 января 1945 г. эсминцы «Живучий», "Дерзкий", «Достойный», "Доблестный" из Иоканьги направились в район острова Большой Олений. В 2 часа 25 мин. «Дерзкий» с помощью радиолокатора обнаружил вражескую подводную лодку и, увеличив ход, пошел на сближение с ней. Однако лодка, располагавшая радиолокационной станцией, заметила опасность и быстро погрузилась. Эсминец по расчетным данным сбросил глубинные бомбы, но результатов не наблюдал.

В 8 час. 50 мин. «Дерзкий», используя гидроакустические средства, снова обнаружил немецкую подводную лодку и вместе с «Живучим» атаковал ее. Корабли сбросили 36 глубинных бомб и выстрелили 57 контактных мин. На поверхности моря появились масло и большие воздушные пузыри.

В 11 час. 25 мин. «Доблестный» и «Достойный» тоже заметили и атаковали вражескую подводную лодку, но результатов бомбометания установить не удалось.

В ночь на 24 января эти же эсминцы на переходе из Иоканьги в Кольский залив обнаружили еще одну подводную лодку противника. При приближении кораблей она начала погружаться, но североморцы успели обстрелять ее из бомбометов и сбросить затем глубинные бомбы. Эсминцы преследовали лодку в течение трех часов. Появление на поверхности воды масла и воздушных пузырей давало основание предположить, что враг уничтожен.

23 января был организован поиск подводных лодок одновременно на подходах к Кольскому заливу и в Варангер-фьорде. В нем участвовали три группы кораблей: 6 больших охотников, 2 катера МО, 2 торпедных катера, 6 Пе-3 и 2 Ил-4. В тот день они дважды обнаружили и атаковали лодки противника.

16 марта авиация для поиска вражеских подводных лодок в этих же районах совершила 28 самолето-вылетов. В отдельных местах самолеты производили контрольное бомбометание, хотя этот способ, применявшийся во второй мировой войне всеми флотами, не давал ощутимых результатов. Он был рассчитан на то, чтобы показать лодке, следующей в подводном положении, что вблизи находятся противолодочные силы, готовые нанести

удар. Однако не всех можно было устрашить таким образом. Для советских подводников, например, контрольное бомбометание противника служило сигналом приближения конвоя, и они шли по направлению взрывов глубинных бомб.

23 марта североморские самолеты совершили 36 вылетов для поиска подводных лодок у входа в Кольский залив. Летчики действовали в основном парами. При обнаружении лодки один самолет продолжал наблюдение, а другой выходил в атаку. В тот день летчики три раза обнаруживали и атаковали вражеские лодки. Так, в 12 час. 05 мин. два торпедоносца 36-го минно-торпедного полка (ведущий Герой Советского Союза капитан В. П. Рукавицын) атаковали лодку, шедшую под перископом. После взрыва первой же серии бомб лодка, получив повреждения, появилась на поверхности с сильным креном. Самолеты обстреляли ее из пулеметов и снова обрушили на нее серию бомб. Фашистский корабль скрылся под водой, выделяя соляр и образуя воздушные пузыри.[279]

9 мая 1945 г. советские люди и все прогрессивное человечество радостно отмечали День Победы над фашистской Германией. Но Северный флот еще оставался на военном положении: не все немецко-фашистские подводные лодки, находившиеся к моменту капитуляции в море, подтвердили тогда свое намерение вернуться в базы; сохранялась и минная опасность на театре. Североморцы продолжали обеспечивать судоходство на внешних и внутренних коммуникациях.

Лишь 28 мая английское адмиралтейство объявило Атлантический и Ледовитый океаны свободными от сил противника и отменило систему конвоев. Все английские торговые суда получили разрешение совершать рейсы самостоятельно (ночью с положенными ходовыми огнями).

3 июня аналогичное решение принял командующий Северным флотом. Тральные силы приступили к уничтожению всех минных заграждений и отдельных мин на театре.

Вклад флотского тыла

Боевые успехи Северного флота немыслимо представить без огромной работы его тыловых органов.

К началу войны тыл флота представлял собой довольно большой и сложный организм. Он имел все виды служб материального и технического обеспечения со своими складами и производственными предприятиями, а также вспомогательный флот, автотракторную и квартирно-эксплуатационную службы. С началом военных действий в его состав вошла аварийно-спасательная служба, созданная на базе переданных флоту отрядов ЭПРОНа. Каждая военно-морская база имела свои

тыловые органы и подразделения, а соединения подводных лодок, торпедных и сторожевых катеров — береговые и плавучие базы. Возглавлял тыл Северного флота инженер-контр-адмирал Н. П. Дубровин.

Большую работу по обеспечению боевой деятельности флота вели также не входившие в состав тыла медико-санитарная и инженерная службы, а также органы военных сообщений.

Авиация флота имела свой тыл со специальными службами, занимавшимися обеспечением военно-воздушных сил авиационным вооружением, техникой и горючим, ремонтом самолетов и вооружения, строительством и эксплуатацией аэродромов.

В деятельности флотского тыла было немало трудностей. Северный флот, самый молодой в стране, до войны не успел получить все необходимое для обеспечения своих боевых действий. Он еще не имел достаточного количества оборудованных баз и аэродромов, не хватало складов, мастерских, вспомогательных судов, автотранспорта, низким оставался уровень механизации погрузочных работ.

Совершенно не был оборудован арктический сектор морского театра.

Несмотря на значительный подъем экономики северных районов страны за годы Советской власти, край оставался малонаселенным, со слабо развитыми отдельными отраслями промышленности и транспортом, ограниченными местными продовольственными ресурсами. В годы войны важнейшие центры снабжения находились на большом удалении от Северного морского театра. Например, нефтепродукты приходилось доставлять из Баку, за 4650 км.

Суровые климатические и географические условия Заполярья ограничивали возможности строительства баз, прокладки дорог, доставки и хранения материальных средств. Основные тыловые объекты, оказавшиеся в непосредственной близости от фронта, подвергались ударам с воздуха.

Наибольшие трудности тыл флота испытывал в первый период войны. Главным образом это объяснялось тем, что во время эвакуации предприятий из западных районов страны на восток и сосредоточения максимальных усилий на производстве вооружения для сухопутных войск и авиации промышленность прекратила изготовление ряда видов морского вооружения и техники, что вызывало перебои в снабжении ими флота.

К началу войны довольствующие органы накопили запасы основных видов вооружения, боеприпасов и других материальных средств, необходимых для развертывания и обеспечения боевых

действий флота. Но они еще не располагали неконтактными минами, минами для подводных лодок типа К; оказались недостаточными запасы зенитных снарядов и противолодочных авиабомб.

В последующем развитие военной экономики нашей страны позволило полнее удовлетворять растущие потребности флота в вооружении, боеприпасах, топливе и продовольствии. Однако трудности в этом еще оставались. Промышленность медленно осваивала производство новых образцов морского вооружения и техники (радиолокационной и гидроакустической аппаратуры, неконтактных мин и торпед). Это ограничивало оперативно-тактические возможности флота.

Главный штаб Военно-Морского Флота и центральные управления Народного комиссариата ВМФ принимали меры по максимальному удовлетворению потребностей Северного флота, в том числе за счет других флотов и флотилий. Североморцы не испытывали перебоев в снабжении торпедами, снарядами, бомбами. На случай непредвиденного нарушения поставок из центра были увеличены запасы на флотских складах.

Военный совет и тыл флота прилагали немалые усилия для Мобилизации местных ресурсов, развертывания изобретательской и рационализаторской работы на кораблях, в частях и на предприятиях, жесткой экономии всех материальных средств.

Личный состав довольствующих органов, складов и мастерских с началом войны выполнил огромную работу по рассредоточению боеприпасов, улучшению их хранения. Торпеды, мины, снаряды, бомбы периодически подвергались техническому осмотру и ремонту.

Мастерскими был выполнен большой объем работ по ремонту оружия, совершенствованию отдельных образцов боевых средств, установке на кораблях нового вооружения и техники — зенитных орудий, гидроакустической и радиолокационной аппаратуры, средств радиосвязи. За время войны ими было отремонтировано около 1500 артиллерийских установок, 3000 торпед и много других боевых и технических средств.[280]

Офицеры и сотрудники минно-торпедного отдела флота и подчиненные ему учреждения внесли большой вклад в изучение новых образцов оружия противника и в разработку средств и способов борьбы с ними. Они разоружили несколько образцов мин, первыми начали применять новые тралы и средства борьбы с акустическими торпедами. Разработку мер обезвреживания и уничтожения неконтактных мин возглавляли капитан 1 ранга Н. К. Зятьков, инженер-капитаны 1 ранга А. Б. Гейро, М. М. Бубнов. Большую работу в этой области вели капитан 2 ранга Н. Г.

Федоров, инженеры Х. Ш. Шапиро и В. А. Нормец. Значительную научную помощь флот получил от Академии наук СССР. Уже осенью 1941 г. в Заполярье приезжала группа ученых Ленинградского физико-технического института в составе возглавлявшего научные работы по размагничиванию кораблей профессора А. П. Александрова (ныне президент Академии наук СССР), Л. М. Неменова, Г. Я. Щепкина, В. Г. Регеля.

Основным источником поступления на флот продовольствия были поставки из центра (в 1944 г. они составляли 75,7 %). Потребности в продуктах питания удовлетворялись также за счет поступлений от местных областей и за счет импорта.[281] Несмотря на тяжелое положение в сельскохозяйственном производстве, корабли и части флота снабжались продовольствием бесперебойно. В годы войны довольствующие органы приложили огромные усилия для переработки и хранения продуктов питания. Только за первый год войны грузооборот продовольственных складов составил 60 тыс. т (4 тыс. вагонов).[282]

Опыт войны показал необходимость введения специального продпайка для морских десантников, состоявшего из высококалорийных и легкоподогреваемых продуктов, некоторого изменения продовольственных норм для подводников, а также заготовки полуфабрикатов и изготовления специальной упаковки и тары, обеспечивающей длительное хранение в условиях подводной лодки.

Летом и осенью работники тыла, личный состав кораблей и частей занимались сбором ягод, грибов, заготовкой хвойного экстракта. В подсобных хозяйствах, несмотря на трудные условия Заполярья, выращивались картофель и овощи, был организован лов рыбы. Так, во втором полугодии 1943 г. североморцы своими силами заготовили 822 т рыбы, 282 т грибов, 27,3 т ягод, 129 т овощей.[283] Использование местных продовольственных ресурсов разнообразило рацион питания воинов. Это позволяло также избегать заболеваний цингой.

К началу войны флот имел необходимые запасы шхиперского и вещевого имущества. И лишь внеплановое формирование из моряков сухопутных отрядов и частей морской пехоты вызывало необходимость в дополнительных комплектах общеармейской формы одежды, которые без задержки поставлялись из центра. Только за первый год войны склады переработали 525 вагонов вещевого имущества.[284]

Во время войны продолжалось улучшение вещевого снабжения личного состава: подводники стали получать теплое белье более высокого качества, была создана специальная одежда

для верхней вахты на подводных и надводных кораблях, на катерах, а также для десантников.

В начале войны усилиями работников тыла были созданы новые емкости для увеличения запасов горючего и смазочных материалов. Так, во второй половине 1941 г. число емкостей под мазут возросло в 3 раза.[285] Создание и пополнение в дальнейшем запасов топлива обеспечивало бесперебойное снабжение кораблей. На это было направлено также установление строгих лимитов на все виды горючего и смазочных материалов. Однако в отдельные периоды возникали затруднения с авиационным бензином, приводившие к сокращению количества вылетов самолетов. Нехватка бензина ощущалась даже в 1944 г. Накануне Петсамо-Киркенесской операции командующий флотом доносил в Москву:

"Имею наличие бензина… на один вылет авиации флота".[286]

С большими трудностями была сопряжена доставка грузов частям и кораблям, особенно в отдаленные базы и гарнизоны. Из-за слабой развитости сухопутных коммуникаций транспортная связь между базами и отдельными гарнизонами осуществлялась только морским путем и частично по воздуху. Доставка грузов для Северного оборонительного района в период полярного дня из-за противодействия авиации противника прекращалась вообще. А в Белом море и в арктической части театра судоходство было возможно только в период летней навигации. Трудности усугублялись нехваткой на флоте транспортных и вспомогательных судов. В отдаленные гарнизоны приходилось завозить грузы на 6, а в некоторые из них — на 9 — 12 месяцев. Это вызывало большое напряжение вспомогательного флота. В течение 1942 — 1944 гг. общий годовой объем завоза в отдаленные базы и гарнизоны составлял 95 — 97 тыс. т.[287]

Неоценимый вклад в обеспечение успешной боевой деятельности североморцев внесли рабочие, техники и инженеры судоремонтных заводов и мастерских. С началом войны все они были подчинены флоту. В их производственной деятельности возникло немало трудностей.

В связи с эвакуацией населения и призывом в армию и на флот остро ощущалась нехватка рабочей силы. От воздушных бомбардировок пострадал ряд предприятий. Не хватало материалов, запчастей и механизмов.

Несмотря на свои ограниченные производственные возможности, судоремонтные предприятия в годы войны выполнили значительный объем работ по переоборудованию рыболовных и других судов под тральщики и сторожевики, установке на транспортах вооружения, по судоремонту, а также

выпуску некоторых видов оружия и боевой техники.

Судоремонтники, выполняя производственные задания, проявляли; трудовую доблесть и высокий патриотизм, своими героическими усилиями стремились внести достойный вклад в общенародное дела разгрома ненавистных захватчиков. 16 мая 1942 г. общее собрание рабочих и служащих судоремонтных мастерских приняло решение удлинить рабочий день до 10 часов без оплаты сверхурочных. Только в том году общее число сверхурочного времени по этому предприятию составило 53 600 человеко-часов.

Массовый характер приобрело движение рационализаторов и изобретателей, непрерывно повышалась производительность труда. В отдельных бригадах рабочие выполняли нормы на 200 — 250 %. В 1941 — 1942 гг. 33 лучших производственника были награждены орденами и медалями.[288]

Вместе с коллективами предприятий вдохновенно выполняли ремонтные работы экипажи кораблей. Так, в 1943 г. только в судоремонтных мастерских военные моряки отработали 78 680 человеко-часов.[289]

Всего за годы войны судоремонтные предприятия Мурманска и Архангельска отремонтировали 2653 боевых корабля и судна.[290]

Инженерно-строительные части флота в условиях вечной мерзлоты, резко пересеченной местности, постоянной нехватки материалов и техники самоотверженно строили аэродромы, базы, склады, прокладывали дороги, возводили новые береговые батареи и оборонительные сооружения. Одна из них — строительство № 95, - особенно отличившаяся в годы войны, была награждена орденом Красной Звезды.

Успешному выполнению флотом своих задач во многом способствовали гидрографы и гидрометеорологи, сотрудники полярных станций. Мужественным полярникам приходилось не раз встречаться лицом к лицу с коварным врагом, вступать с ним в смертельную схватку. Много отваги и героизма проявляли в разведке погоды и ледовой обстановки летчики полярной авиации под руководством Героев Советского Союза И. П. Мазурука и И. И. Черевичного.

С честью справлялась со своими задачами в годы войны медико-санитарная служба — врачи, медсестры, санитары самоотверженно боролись за спасение жизни раненых бойцов, принимали все необходимые меры по восстановлению их здоровья и скорейшему возвращению в строй. Особой признательностью североморцев пользовались хирурги во главе с главным хирургом флота Д. А. Араповым. Медики флота,

несмотря на суровые условия Заполярья, добились высоких результатов в лечении раненых и больных, возвратив в строй 68,5 % раненых и 92,9 % больных.[291] Их заботу ощущал каждый воин. Она проявлялась в постоянном контроле за медико-санитарным состоянием гарнизонов и населенных пунктов, за питанием на кораблях и в частях, в своевременном проведении профилактических мероприятий, широком применении витаминных препаратов и хвойной настойки.

Огромным напряжением отличалась деятельность вспомогательного флота, подававшего на корабли, береговые батареи, в отдаленные гарнизоны все необходимое.

К началу войны Северный флот располагал ограниченным количеством таких судов (3 транспорта, 1 танкер, 4 морских и 11 рейдовых буксиров, 8 наливных и 8 сухогрузных барж, минный блокшив, 2 плашкоута, 3 мотобота). По мобилизации в его состав поступили 33 судна от гражданских организаций. В дальнейшем он пополнялся не только за счет транспортного и промыслового флотов, но и получал суда от промышленности.

За четыре военных года вспомогательные суда перевезли 1,7 млн. т различных грузов и выполнили много других заданий.[292]

В суровых условиях полярных морей успешно действовали моряки аварийно-спасательной службы флота. За время войны мужественные спасатели своевременно пришли на помощь 59 аварийным боевым кораблям и транспортным судам, подняли со дна моря 196 кораблей и транспортов, извлекли с затонувших судов 22 тыс. т ценных грузов.[293]

Личный состав тыла флота в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками показал образцы героического труда, проявил мужество и героизм, стойкость и самоотверженность при выполнении заданий командования.

Зимой 1941/42 г. бесперебойно доставлял топливо в базы и на Беломорскую флотилию танкер "М. Фрунзе". Более 60 бомб сбросили на него фашистские самолеты. 20 апреля 1942 г. во время очередного налета одна из бомб угодила в судно. Взрывом повредило палубу и внутренние помещения. Возникший пожар в одно мгновение охватил значительную часть танкера. Экипаж под руководством опытного капитана Б. А. Миронова мужественно вел борьбу с огнем. Когда пламя перекинулось на люк носового танка, туда устремились старший штурман Шибруков и боцман Истомин. С помощью песка и брезента им удалось локализовать опасный участок пожара.

В упорной борьбе с огнем команда судна одержала верх. За самоотверженные действия в этом бою Миронов, Шибруков и

старший механик Глаголев были награждены медалями "За отвагу" и "За боевые заслуги".[294]

В числе североморцев, отмеченных в приказах командующего флотом, был и тракторист 104-го пушечного артполка Д. Н. Кошелев, который, несмотря на тяжелое ранение, вывел трактор из-под артиллерийского обстрела противника. Доставив груз в часть, Кошелев скончался. Спасая своего боевого товарища, погиб санитарный инструктор 338-го отдельного саперного батальона сержант У. Е. Рогалев. В одном из своих приказов командующий флотом высоко оценил подвиг матроса 241-го отдельного местного взвода тыла флота И. Г. Ладыгина. Матрос стоял часовым на посту, когда налетела вражеская авиация. Одной из разорвавшихся бомб его тяжело ранило. Однако он, истекая кровью, продолжал охранять пост. Ладыгин погиб как герой, до конца выполнив свой воинский долг перед Советской Родиной.

Славные боевые дела тружеников флотского тыла яркими страницами вошли в героическую летопись Северного флота.

Слагаемые подвига

Великая Отечественная война явилась для Северного флота, как и для всех Советских Вооруженных Сил, суровой боевой школой, серьезнейшим испытанием.

Она со всей убедительностью подтвердила огромное значение Северного морского театра в обороне страны, полностью оправдала создание Коммунистической партией и Советским правительством военно-морского флота в Заполярье.

Особую роль морского театра в конкретной политической и стратегической обстановке второй мировой войны обусловили прежде всего оживленное судоходство на северных внутренних и внешних морских коммуникациях Советского Союза, а также его расположение на крайнем правом фланге стратегического фронта борьбы с фашистской Германией.

Противник на Севере прилагал большие усилия, чтобы захватить Кольский полуостров и незамерзающий советский порт — Мурманск. С провалом планов молниеносной войны для фашистской Германии важное значение приобрели морские коммуникации вдоль побережья Норвегии. Все это определяло задачи Северного флота в войне. Он надежно прикрывал стратегический фланг фронта и огромной протяженности побережье театра, оказывал активное содействие войскам Карельского фронта в оборонительных и наступательных операциях. В тесном взаимодействии войска 14-й армии и силы флота отразили наступление немецко-фашистских захватчиков в 1941 г. и, накопив силы, в 1944 г. разгромили противника в Заполярье.

Стратегическое значение приобрели действия Северного флота на морских коммуникациях противника. Срывая перевозки врага, североморцы нарушали снабжение его войск военными материалами и продовольствием, а военной промышленности Германии — стратегическим сырьем. Общие потери фашистского транспортного флота на Северном морском театре составили 413 судов общим тоннажем более 1 млн. брт.

Важнейшей задачей Северного флота была также защита внутренних и внешних коммуникаций страны. По внутренним морским сообщениям в течение всей войны осуществлялись крупные перевозки в удаленные районы советского Севера, поддерживалась связь с дальними гарнизонами и Дальним Востоком.

Большую роль корабельные силы и авиация Северного флота сыграли в защите союзных конвоев.

Общий объем воинских перевозок на Северном морском театре за годы войны составил более 1 млн. человек и более 1,6 млн. т грузов. Кроме того, транспортным флотом было перевезено около 2 млн. т народнохозяйственных грузов. Корабли флота провели по внутренним коммуникациям 2568 судов в 1471 конвое. При этом потери составили всего лишь 0,47 % общего количества транспортов. Североморцы участвовали в проводке в советские порты 40 и в обратном направлении — 36 союзных конвоев.[295] Транспортными судами, входившими в состав этих конвоев, было перевезено более 4 млн. т грузов.

Военно-воздушные силы флота и Карельского фронта в ожесточенной борьбе с авиацией противника сумели завоевать господство в воздухе. В отдельные, исключительно напряженные периоды 1941 г. североморским летчикам приходилось одним осуществлять авиационное обеспечение действий войск 14-й армии на мурманском направлении, в свою очередь в 1942 — 1943 гг. авиация Карельского фронта не раз приходила на помощь флоту в проводке особо важных конвоев и в прикрытии портов.

Всего летчиками и зенитчиками флота было уничтожено около 1300 самолетов противника.[296] За время войны военно-воздушные силы флота выросли количественно в 6,5 раза. В их составе появились новые машины, превосходившие по своим качествам самолеты врага, были заново созданы соединения минно-торпедной, бомбардировочной, истребительной и противолодочной авиации.

Североморцы с честью вышли из тяжелой борьбы против значительных корабельных сил врага. Общие потери германского военно-морского флота на Северном морском театре составили

214 кораблей и вспомогательных судов. Союзные силы потопили два линкора, 21 подводную лодку и несколько других кораблей.

В годы Великой Отечественной войны североморцы накопили богатый опыт боевых действий на море. Многое из этого опыта не потеряло своего значения и в современных условиях, находится на вооружении новых поколений военных моряков, помогает вырабатывать наиболее рациональные способы и приемы применения новой боевой техники и оружия.

В обороне советского Заполярья огромное значение имели совместные действия на приморском направлении сил флота и сухопутных войск. Это в значительной мере объяснялось своеобразными географическими условиями (сильно пересеченная местность, слаборазвитая сеть дорог, глубоко вдающиеся в побережье фьорды). Наибольший эффект в этом взаимодействии давала высадка десантов. Они помогали срывать удары противника и способствовали наращиванию темпов решительного наступления войск 14-й армии и сил флота в октябре 1944 г. При этом наибольших успехов добивались те десанты, участники которых получали особую подготовку и имели тщательное тыловое обеспечение (специальный комплект теплого обмундирования, повышенный рацион питания, горячая пища, обогрев людей и сушка одежды). Действиям в десанте больше всего отвечали части морской пехоты.

Задача нарушения вражеских перевозок решалась наилучшим образом при условии регулярных действий разнородных сил флота на всем протяжении коммуникаций и в портах противника. При этом особое значение имело тесное взаимодействие этих сил. Основную роль в борьбе на морских сообщениях врага играли подводные лодки, а со второй половины 1943 г. — и авиация.

Опыт защиты своих коммуникаций показал необходимость совершенствования базирования сил флота и оборудования театра, особенно в его арктическом секторе. В условиях недостаточной подготовленности морского театра основным способом обеспечения безопасности перевозок явилось сопровождение транспортных судов боевыми кораблями и самолетами в составе конвоев. Этот метод оказался достаточно эффективным и полностью оправдал себя.

Война потребовала значительного увеличения тральных и противолодочных сил в составе флота и выявила отставание его в технических средствах разведки и наблюдения, в противолодочных и противоминных средствах. Она показала, что успех борьбы с подводными лодками во многом зависит от эффективных средств обнаружения и уничтожения их.

Северный флот, с честью выполнив свои задачи по защите

советского Севера, внес достойный вклад в разгром фашистской Германии, в достижение окончательной победы над врагом. На героические подвиги североморцев воодушевляли беспредельная любовь к Советской Родине, беззаветная верность делу коммунизма, постоянная забота и внимание партии и правительства, всего советского народа. Флот все больше получал новых кораблей и самолетов, нового вооружения и боевой техники. Он пополнялся подводными лодками, большими охотниками, торпедными и сторожевыми катерами, катерами-тральщиками. Часть из них была построена на средства, собранные советскими людьми в фонд обороны. Со всех концов советской земли шли на флот посылки с подарками и письма. Во время войны более многосторонними стали шефские связи с трудящимися различных республик и областей страны. В частности, широко практиковался обмен делегациями североморцев и тружеников тыла.

В годы войны еще более окрепла дружба трудящихся Мурманской и Архангельской областей и моряков Северного флота. Они вместе, плечом к плечу отстаивали советский Север.

Одним из важнейших слагаемых подвига североморцев в войне явилась содержательная и активная партийно-политическая работа. Военный совет, политическое управление, политические отделы, командиры, партийные и комсомольские организации умело направляли ее на поддержание среди личного состава высокого морального духа, мобилизацию воинов на героические действия, успешное выполнение боевых заданий командования.

В боях с врагом с особой силой проявилась авангардная роль флотских коммунистов. Они составляли более тысячи партийных организаций. За четыре года войны более 24 тыс. североморцев были приняты в члены партии и около 31 тыс. — кандидатами в члены ВКП(б).

Опытными организаторами действенной партийно-политической работы проявили себя командующий флотом А. Г. Головко, член Военного совета А. А. Николаев, начальник политического управления Н. А. Торик, член Военного совета Беломорской флотилии В. Е. Ананьич, политработники М. А. Юдин, Н. П. Заремба, А. Г. Калужский, Д. П. Лощаков, А. П. Байков, И. П. Козлов, Ф. И. Чернышев, П. И. Петров, Р. В. Радун, М. И. Сторубляковт И. М. Комиссаров, Ф. П. Проняков, А. Е. Мураневич, С. А. Лысов, Е. В. Гусаров, А. Е. Табенкин, Л. Н. Герасимов, В. Н. Вересовой, П. А. Редков и многие другие начальники политических отделов, военкомы и замполиты.

Боевитостью и популярностью отличалась флотская печать, и

прежде всего ее флагман — газета «Краснофлотец». Она служила действенным средством популяризации героических подвигов североморцев, воспитания воинов в духе пламенного советского патриотизма и жгучей ненависти к врагу. Во флотской газете и многотиражках трудились такие талантливые журналисты, как Андрей Петров, Борис Яглинг, Михаил Родионов, Анатолий Коломийцев, Павел Григорьев, Петр Синцов, Евгений Саблин, Николай Букин, Лев Кулавский, Алексей Брагин, Дмитрий Ковалев. В годы войны редакционный коллектив «Краснофлотца» возглавляли Д. А. Коган, А. В. Плеско, А. А. Дивавин. Сотрудниками и авторами издававшихся на флоте газет и сборников стали также направленные в Заполярье с началом войны писатели и поэты Василий Лебедев-Кумач, Александр Жаров, Вениамин Каверин, Николай Панов, Николай Флёров, Александр Ойслендер, Александр Марьямов, художники Александр Меркулов, Алексей Кольцов, Наум Цейтлин. О славных боевых делах североморцев часто писали Макс Зингер, Борис Лавренев, Константин Симонов, Юрий Герман, Александр Зонин, Лев Кассиль, Сергей Алымов, Николай Михайловский, Владимир Рудный, Александр Мацевич и другие писатели и журналисты. С Северным флотом было тесно связано творчество Евгения Марковского, Бориса Терентьева и других композиторов.

Своим искусством помогали воинам флота стойко защищать Заполярье и громить врага Драматический театр и Ансамбль песни и пляски Северного флота. За годы войны флотские артисты дали несколько тысяч спектаклей и концертов. Многие из них были награждены боевыми орденами и медалями.

Одним из факторов, определявших высокие морально-боевые качества личного состава флота в годы войны, являлась крепкая дружба воинов различных национальностей. Эта дружба еще более крепла и закалялась в борьбе с сильным и коварным противником, в преодолении суровых климатических условий. Бывший командир бригады подводных лодок контр-адмирал И. А. Колышкин в своих мемуарах так отозвался об экипаже «Щ-402»: "Представители девяти разных национальностей в небольшом коллективе из сорока пяти человек! И все живут дружной, единой семьей, сплоченной в трудной и опасной борьбе с ненавистным врагом".[297]

Военный совет флота, политорганы, партийные и комсомольские-организации постоянно заботились о том, чтобы эта братская дружба все более крепла и развивалась. В феврале 1944 г., например, редакции радиовещания флота и газеты «Краснофлотец» провели радиомитинг. У микрофона выступили моряки многих национальностей: русский гвардии мичман С.

Семенов, украинец старшина 1-й статьи А. Мусиенко, армянин капитан-лейтенант З. Арванов, башкир красноармеец Н. Ахмет-Галиев, белорус краснофлотец:. Д. Ковалев, карелка старший краснофлотец Н. Гоппуева и татарин старший краснофлотец М. Галям. Они говорили о могучей силе ленинской дружбы народов, о подвигах на фронте и в тылу славных сынов многонациональной Родины. Митинг вылился в яркую демонстрацию нерушимой дружбы между народами.[298]

Подвиг североморцев в Великой Отечественной войне яркими страницами вошел в героическую историю Советских Вооруженных Сил. Своими доблестными боевыми делами они приумножили славу советского Военно-Морского Флота. Более 48 тыс. североморцев за доблесть и мужество, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, были награждены орденами и медалями Советского Союза, 85 наиболее отличившихся моряков, летчиков и морских пехотинцев стали Героями Советского Союза, а трое из них удостоились этого высокого звания дважды.

Восемь подводных лодок, эскадренный миноносец «Гремящий», два авиационных полка и дивизион малых охотников были преобразованы в гвардейские. Боевые знамена 46 кораблей, частей и соединений флота увенчались орденами, восьми частям и соединениям было присвоено почетное наименование Печенгских и шести — Киркенесских. Вместе со всеми участниками героической борьбы с врагом на Севере североморцы удостоились медали "За оборону советского Заполярья", учрежденной Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 декабря 1944 г.

Воины флота свято берегут память о героях, павших в боях за свободу и независимость Родины. Имена многих из них занесены навечно в списки частей и кораблей, присвоены улицам городов и поселков, кораблям и судам. В честь подвига североморцев воздвигнуты памятники.

Когда отгремели последние залпы войны, флот перешел на положение мирного времени, заступил на вахту по защите северных морских рубежей Страны Советов.

Глава восьмая. Заполярный форпост Родины [299]

По воле партии

Защищая Родину от фашистских захватчиков на правом фланге огромного фронта, в суровом Заполярье, североморцы проявили образцы воинской доблести. Их славные боевые дела навечно останутся в памяти советского народа. Л. И. Брежнев, говоря о героизме и мужестве советских военных моряков, подчеркивал, что их

"подвиги на Черном и Балтийском морях, в холодных волнах Северного Ледовитого океана и на тихоокеанских просторах вписали незабываемые страницы в историю Великой Отечественной войны…"[300]

Советский народ, одержав всемирно-историческую победу в Великой Отечественной войне, приступил к мирному, созидательному труду, с огромным воодушевлением осуществляет начертанные партией величественные планы коммунистического строительства. Вместе с тем он ни на минуту не забывает о том, что с разгромом фашизма в мире не отпала угроза новой войны. Империализм с первых послевоенных дней начал вынашивать черные замыслы против Советского Союза и других социалистических стран. Стремясь ввергнуть мир в пламя нового военного пожара, империалисты создали систему агрессивных блоков, развернули гонку вооружений.

В своих агрессивных планах руководители НАТО особое место отводят Арктике — Северному Ледовитому океану, прилегающим к нему морям, островам, архипелагам и прибрежным районам. При этом они считают, что здесь самые короткие расстояния между Северной Америкой и Евразией, благоприятные для действий стратегической бомбардировочной и ракетоносной авиации. С созданием атомных подводных лодок агрессивные круги США и других ведущих стран НАТО начали разрабатывать планы использования их и в Арктике, нанесения ракетных ударов по Советскому Союзу из-под арктических льдов. Кроме того, бассейн Северного Ледовитого океана рассматривается стратегами Пентагона как вероятное направление использования межконтинентальных баллистических ракет.

В послевоенный период империалистические государства проводят обширные исследования в Арктике. В Исландии, Гренландии, Северной Канаде созданы военные, военно-

воздушные и военно-морские базы США. В орбиту агрессивного империалистического блока НАТО втянут северный сосед СССР — Норвегия.

В Северной Атлантике и арктических районах регулярно проводят учения и маневры вооруженные силы натовских государств; атомные подводные лодки, оснащенные ракетно-ядерным оружием, совершают длительные подледные плавания, самолеты стратегической авиации летают с грузом ядерных и термоядерных бомб на борту.

"В этих условиях, — подчеркивал главнокомандующий Военно-Морским Флотом СССР Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков, — единственно правильным решением вопросов безопасности страны могло быть только создание обстановки, способной поставить перед милитаристскими кругами Запада те же проблемы, которые они пытались навязать нам. Прежде всего необходимо было заставить Пентагон осознать, что океан, ранее прикрывавший Американский континент от ответных ударов жертв агрессии, полностью утратил свою былую роль защитного барьера и что в случае развязывания войны американским империализмом он сам окажется перед страшной повседневной угрозой ответных, карающих за агрессию ударов. Именно этот путь и был выбран КПСС, по нему и пошло развитие наших Вооруженных Сил"[301]

Коммунистическая партия и Советское правительство, не ослабляя своих усилий в борьбе за мир, за разрядку международной напряженности, принимают все необходимые меры для дальнейшего роста экономической и оборонной мощи страны, всестороннего укрепления Вооруженных Сил.

В первые же послевоенные годы флот начал получать новые корабли и самолеты, более совершенную радиолокационную, гидроакустическую, навигационную и радиотехническую аппаратуру. Уже тогда больших успехов достигло подводное судостроение. Создание новых аккумуляторных батарей значительно увеличило подводную скорость и дальность плавания лодок. Подводники получили приспособление, обеспечивающее работу дизелей под водой. Велись работы над принципиально новыми энергетическими установками.

Быстрыми темпами шло перевооружение авиации флота. Сначала она получила реактивные истребители, а затем реактивные бомбардировщики и торпедоносцы. Позднее на флот стали поступать самолеты-ракетоносцы.

Североморцы настойчиво осваивали новую боевую технику, учились тому, что необходимо в современном бою. Учебные походы, маневры и учения стали проводиться в течение всего

года, невзирая на сложные погодные условия. Уже в то время наметилось расширение зоны учебных плаваний, увеличение продолжительности и дальности походов в пределах арктических морей и Северной Атлантики. В обстановке развязанной реакционными силами "холодной войны" моряки флота проявляли бдительность к провокациям империалистической военщины на морских рубежах Заполярья.

В начале 50-х годов Центральный Комитет КПСС подвел итоги развития Военно-Морских Сил и поставил задачу строительства современного, океанского флота. Примерно с середины 50-х годов в стране развернулись крупные работы по созданию такого ракетно-ядерного флота.[302] Однако подготовка к решению этой грандиозной задачи, как и вообще к техническому перевооружению Советских Вооруженных бил, началась значительно раньше, еще в довоенный период, когда в стране были развернуты работы в области ядерной физики. Этот факт с особой силой свидетельствует о дальновидности и мудрости политики Коммунистической партии в военном строительстве.

В декабре 1946 г. в институте, организованном И. В. Курчатовым, осуществляется цепная реакция в первом в Европе уран-графитовом реакторе, что явилось итогом огромного труда физиков, конструкторов, геологов, горняков, металлургов, химиков. В те дни зарождается могучая атомная промышленность Советского государства.

Осенью 1949 г. мир узнал об успешном испытании в СССР атомной бомбы. В августе 1953 г. в стране было произведено испытание водородной бомбы.[303] Выдающихся успехов достигло советское ракетостроение. Зародившись в далекие 30-е годы, широкий размах оно приобрело после Великой Отечественной войны. С середины 1946 г. в стране создаются научно-исследовательские институты, конструкторские бюро и заводы по созданию и производству ракетоносителей.[304] В октябре 1947 г. была успешно запущена первая советская управляемая баллистическая ракета.[305] Гром стартовых двигателей возвестил, что наша страна стала ракетной державой.

В 50-е годы велась интенсивная разработка ракетного оружия для Военно-Морского Флота. Североморцы были среди тех, кто осваивал новое грозное оружие. В Советском флоте в 1955 г. был произведен первый старт баллистической ракеты с подводной лодки.[306] В конце первого послевоенного десятилетия на вооружение флота были приняты первые образцы крылатых ракет. Несколько позже успешно осуществляется запуск баллистической ракеты из подводного положения.

В 50-х годах советская промышленность добивается больших успехов в разработке корабельных ядерных энергетических установок. В этот период над созданием ядерных реакторов плодотворна работает ряд выдающихся советских ученых.

Благодаря заботам партии, в теснейшем творческом содружестве ученых, конструкторов, инженеров и военных моряков рождался атомный флот. Тогда же, в 50-е годы, был поднят Военно-морской флаг на первом советском подводном атомоходе.

Одновременно в стране создается реактивная ракетоносная авиация. Дальнейшее совершенствование получают обычные средства вооруженной борьбы.

Все это позволило оснастить Вооруженные Силы СССР современными видами оружия и боевой техники.

Ракетная техника Военно-Морского Флота впервые была показана в 1962 г. на военном параде. К тому времени советские военные моряки уже располагали ракетами с надводным и подводным стартом, ядерными зарядами, атомной энергетикой, радиоэлектроникой.

Перевооружение Советской Армии и Военно-Морского Флота на "основе новейших достижений науки и техники, неизмеримо увеличившее их ударную силу и оперативно-тактические возможности, вызвало подлинную революцию в военном деле, которая привела к коренным качественным изменениям во всех его областях, предъявила ко всем категориям военнослужащих новые, исключительно высокие требования.

С первых послевоенных лет вместе со всеми Советскими Вооруженными Силами развивается и укрепляется Северный флот — заполярный форпост Советской Родины, занимающий важное место в системе ее обороны. Ныне он представляет собой могучий океанский флот. Его основные ударные силы составляют ракетные подводные лодки с современными энергетическими установками и ракетоносная авиация, включающая всепогодные реактивные самолеты дальнего действия, противолодочные самолеты и вертолеты. В состав флота входят авианесущий корабль, мощные противолодочные силы, береговые ракетные части, а также морская пехота. На их вооружении находятся последние достижения радиоэлектроники, новейшие виды оружия и технических средств.

Этот период истории Северного флота характерен большими достижениями североморцев в боевой и политической подготовке. В дальних и сложных походах и полетах, в напряженных учебных буднях воины флота осваивали новые корабли, самолеты, ракетные комплексы, разнообразные

технические средства. Ведущую роль в решении этой важнейшей задачи играли флотские коммунисты, словом и личным примером увлекавшие боевых товарищей на кропотливый, настойчивый ратный труд. Главным результатом этих больших усилий североморцев явилось успешное освоение атомных подводных лодок и новых самолетов, дальних походов и полетов в самых различных районах Мирового океана, подледных плаваний в Арктике.

Большую роль в послевоенном развитии Северного флота сыграли адмиралы В. И. Платонов, А. Т. Чабаненко, В. А. Касатонов, адмиралы флота С. М. Лобов, Г. М. Егоров, адмирал В. Н. Чернавин, в разные периоды командовавшие флотом, генерал-лейтенант В. В. Виноградов, вице-адмирал С. И. Аверчук, адмирал Ф. Я. Сизов, вице-адмиралы А. И. Сорокин, Ю. И. Падорин, многие годы работавшие на посту члена Военного совета флота, а также адмиралы, генералы и офицеры В. Н. Алексеев, Н. И. Шибаев, А. И. Рассохо, А. И. Петелин, А. И. Сорокин, П. Н. Медведев, В. С. Шаповалов, В. Г. Кичев, Г. Л. Неволин, В. Н. Поникаровский, Е. И. Волобуев, В. С. Кругляков, В. К. Коробов, Р. А. Голосов, Е. Д. Чернов, Л. А. Матушкин, Н. М. Устьянцев, М. Д. Искандеров, А. В. Акатов, В. Г. Лебедько, И. Х. Галустов, Ю. И. Жеглов, Л. Н. Лобанов, С. И. Бочкин, И. И. Борзов, Г. А. Кузнецов, И. Е. Корзунов и многие другие.

На различных командных должностях прошли североморскую школу адмиралы А. Е. Орел, В. В. Сидоров, Н. И. Ховрин, И. М. Капитанец.

На XXII съезде КПСС отмечалось:

"…в качестве основы нашего подводного флота мы рассматриваем атомные подводные лодки, вооруженные мощным ракетно-ядерным оружием… Наши ракетные подводные лодки научились хорошо ходить подо льдом Арктики и точно занимать позиции для пуска ракет, что очень важно для надежного поражения объектов на суше и на воде".[307]

Большой школой боевой выучки явились проведенные в июле-1962 г. общефлотские учения, в ходе которых подводные лодки, надводные корабли и морская авиация применяли современное оружие.

Моряки надводных кораблей нанесли точные удары по морским целям, в условиях сплошной облачности сбили ракетами самолет «противника».

Атомные лодки-ракетоносцы произвели пуски ракет из подводного и надводного положений. Наибольшее впечатление произвел подводный старт: внезапно появившись над гладкой поверхностью моря, сигарообразное тело ракеты стремительно

взмыло к облакам. Вскоре на корабли поступило известие — ракета точно поразила цель.[308]

Отличную огневую и тактическую выучку продемонстрировали на учениях авиаторы, воины противолодочных сил флота.

Министр обороны дал высокую оценку подготовке североморцев и от имени ЦК КПСС и Советского правительства выразил им благодарность за успешное выполнение поставленных перед флотом задач по освоению новой боевой техники и вооружения.

Знаменательной и памятной вехой в истории Северного флота стал 1965 год. За выдающиеся заслуги перед Родиной, массовый героизм, беззаветную стойкость, мужество и высокую боевую активность, проявленные североморцами в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками при защите советского Заполярья, и в ознаменование 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг. флот был награжден орденом Красного Знамени.

Воины флота, воодушевленные высокой наградой, с новым приливом сил и энергии продолжали решать поставленные перед ними большие и сложные задачи.

Большим событием в жизни североморцев явилось посещение в конце мая начале июня 1967 г. Генеральным секретарем ЦК КПСС Л. И. Брежневым и членом Политбюро ЦК КПСС, Председателем Совета Министров СССР А. Н. Косыгиным Краснознаменного Северного флота. Руководители партии и правительства побывали в военно-морских базах, на кораблях и в частях, осмотрели новейшие подводные и надводные корабли, ракетную технику, глубоко вникали в жизнь и боевую учебу военных моряков. Они на крейсере «Мурманск» выходили в море, где наблюдали выполнение ракетных стрельб и других учебно-боевых задач. Старт ракет из-под воды выполнял экипаж подводной лодки, добившейся в социалистическом соревновании в честь 50-летия Великого Октября замечательных успехов. Ракеты взмывали из-под воды неподалеку от крейсера и с грозным гулом уносились за горизонт, где на расстоянии в сотни километров находился условный противник. Цель была поражена снайперским ракетным ударом. На борт подводного ракетоносца поступила радиограмма:

"Командиру подводной лодки. Объявляем благодарность личному составу подводной лодки за отличную стрельбу. Л. Брежнев, А. Косыгин".

Л. И. Брежнев и А. Н. Косыгин дали высокую оценку боевой готовности флота, уровню его оснащенности современными

боевыми средствами и отметили отличную специальную и политическую подготовку личного состава.

Выступая в Кремле на приеме выпускников военных академий 5 июля 1967 г., Л. И. Брежнев сказал:

"Во время недавней поездки на Краснознаменный Северный флот мы с товарищем Косыгиным А. Н. осмотрели новейшие боевые корабли и ракетную технику. Состояние вооружения, боевая готовность флота, выучка личного состава произвели на нас хорошее впечатление. Это результаты больших усилий всего личного состава, командиров, политработников, инженеров, партийных и комсомольских организаций. Мы встречались там со многими матросами и офицерами, имели с ними беседы и видели их, как говорят, в деле. Это замечательные люди, высокообразованные специалисты, на которых наш народ может положиться полиостью".[309]

Североморцы с чувством большой радости и воодушевлением восприняли столь высокую оценку своего ратного труда и заверили ленинский Центральный Комитет и Советское правительство, что умножат свои усилия в дальнейшем повышении боевой готовности кораблей и частей, порадуют Родину новыми успехами в учебе и службе.

Значительную роль в боевом совершенствовании североморцев сыграли проведенные в 1968 г. учения «Север», в которых участвовали также дважды Краснознаменный Балтийский флот и братские флоты Польской Народной Республики и Германской Демократической Республики.[310] В Северной Атлантике, Балтийском, Норвежском и Баренцевом морях отрабатывалось взаимодействие флотов, а также авиации с кораблями, подводных лодок с самолетами и надводными кораблями. Учения способствовали выработке единства тактического и оперативного мышления у офицерского состава дружественных флотов. В ходе их флоты братских стран продемонстрировали полное взаимопонимание и крепкое боевое содружество, свою постоянную готовность к совместной защите завоеваний социализма.

Во время учений североморцы с честью сдали экзамен на боевую зрелость, показали свое умение мастерски владеть самым современным оружием. Так, атомная подводная лодка под командованием капитана 1 ранга В. К. Коробова, выполняя учебно-боевое упражнение, произвела пуск ракет из подводного положения. Стрельба получила отличную оценку.[311]

Академией современного боя стали для североморцев маневры «Океан», проводившиеся с 14 апреля по 8 мая 1970 г. Это были самые крупные маневры в истории Военно-Морского Флота.

В них одновременно участвовали все советские военно-морские силы, действия которых развертывались на огромных пространствах Атлантического, Ледовитого и Тихого океанов и прилегающих к ним морей. Маневры, отмечал главнокомандующий Военно-Морским Флотом СССР Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков, проводились

"с целью проверки и дальнейшего совершенствования уровня боевой выучки сил флота и оперативной подготовки штабов…". [312]

Обстановка на маневрах была максимально приближена к реальным боевым условиям: корабли и самолеты действовали на максимальных удалениях от своих баз, проводились двусторонние учения, выполнялись учебно-боевые стрельбы и атаки, решались поисковые задачи, осуществлялась высадка десанта и отражение его. Кораблям приходилось совершать выходы в море в период сильных штормов.

Краснознаменный Северный флот к началу маневров развернул свои корабли в Атлантическом океане и Баренцевом море. Его действия начались с воздушной разведки. Она осуществлялась на огромных пространствах океана с целью своевременно обнаружить «противника» и выявить его намерения. В центральных районах Атлантики разведку вела группа самолетов под командованием полковника И. Ф. Гладкова. Он одним из первых на флоте освоил полеты в Атлантику. Два ордена и почетное звание "Заслуженный военный летчик СССР" свидетельство его высокого летного искусства, воинского мастерства и доблести. Высшую летную квалификацию имели и другие летчики группы. Разведчики успешно решили свою задачу, вовремя обнаружив силы «южных». При этом особенно отличились мастера воздушной разведки В. Н. Довгоказ, В. А. Дударенко, В. Г. Петрущенко, В. С. Синдяев и другие летчики. Этот воинский коллектив одним из первых на флоте награжден Вымпелом Министра обороны СССР за мужество и воинскую доблесть.

С обнаружением «противника» была введена в действие ракетоносная авиация «северных». В воздух поднялись самолеты-ракетоносцы североморского гвардейского полка под командованием полковника К. Л. Тимакова. 85 % экипажей этого полка были отличными. Чтобы нанести удар по «противнику», ракетоносцам пришлось преодолеть сильное противодействие его противовоздушной обороны, произвести дозаправку в воздухе. Справившись со всеми трудностями, они точными ракетными залпами поразили цели. В это время заканчивалось развертывание атомных подводных ракетоносцев. Подводная

лодка под командованием капитана 1 ранга В. И. Громова отрабатывала задачи боевой подготовки в океане, когда поступил приказ принять участие в маневрах. Экипаж в считанные секунды завершил приготовления к «бою». С получением задачи атомоход успешно произвел ракетные пуски из-под воды и точно поразил «противника».

Для противодействия подводным лодкам «южных» были развернуты противолодочные силы Краснознаменного Северного флота — самолеты, вертолеты, надводные корабли, подводные лодки. Получив данные об обнаружении кораблями подводной лодки «противника», в воздух поднялись самолеты во главе с командиром группы полковником В. П. Потаповым. Экипажи, действуя четко и уверенно, успешно справились с учебно-боевыми задачами. В последующем эта часть также удостоилась Вымпела Министра обороны СССР за мужество и воинскую доблесть.

Противолодочные корабли "Вице-адмирал Дрозд" и «Гремящий» прошли на маневрах несколько тысяч миль. Они успешно вели поиск и преследование подводных лодок, наносили по «противнику» мощные удары; "Вице-адмирал Дрозд" отлично провел ракетную стрельбу.

В другом районе океана — на побережье легендарного полуострова Рыбачий производилась высадка морского десанта. Десантные корабли с морской пехотой на борту совершили длительный переход по штормовому морю. Успешно отразив атаки авиации обороняющихся, они начали «бой» за высадку. В нем участвовали самолеты, артиллерийские корабли. Под их прикрытием плавающие танки и бронетранспортеры с десантных кораблей устремились к берегу. «Бой» был упорным — обе стороны вводили в действие разнородные силы, применяя различные тактические приемы.

Высадка десанта в заполярных условиях — один из труднейших видов боевых действий. Но советские моряки, используя богатый опыт Великой Отечественной войны, располагая новейшей боевой техникой, успешно решили и эту задачу. В послевоенные годы морская пехота была возрождена на новой основе. Морские пехотинцы идут к месту высадки на современных десантных кораблях. Они стремительным стальным валом движутся к берегу на плавающих танках и бронетранспортерах, поражая цели с воды. Бойцы в черных беретах быстрыми и решительными действиями, дерзкими и стремительными атаками способны нанести врагу мощный, сокрушительный удар, в короткий срок овладеть его опорными пунктами и создать условия для развития наступления в глубину обороны противника.

Завершающий эпизод маневров произошел в Баренцевом море. Это был «бой» группы подводных лодок с отрядом надводных кораблей. В нем с обеих сторон приняла участие авиация; «северные», кроме того, вводили в действие ракетные катера.

В период подготовки и проведения маневров большие усилия потребовались от работников тыла флота. Они своевременно обеспечили корабли и части всем необходимым для успешного выполнения учебных задач. Вспомогательные суда пополняли запасы топлива и других материальных средств надводных кораблей и дизельных подводных лодок, находившихся на большом удалении от своих баз. При этом особенно отличился танкер «Волхов», курсы которого пролегали в Атлантическом океане от северных широт до экватора. Экипаж этого судна занесен в Книгу почета Краснознаменного Северного флота.

Отлично действовали также воздушные танкеры — в ходе маневров они производили дозаправку как одиночных, так и больших групп самолетов.

Высокие оценки получили действия экипажей атомной подводной лодки «Красногвардеец», крейсера «Мурманск», противолодочных кораблей «Гремящий» и "Вице-адмирал Дрозд", других кораблей и частей.

Маневры «Океан» явились отличной школой боевого мастерства советских военных моряков. Они позволили личному составу сделать новый значительный шаг в повышении боеготовности сил флота.

Маневры "показали всему миру рост могущества Советского Союза как мировой военно-морской державы, а также готовность нашего флота к отражению любой агрессии против нашей страны с моря и нанесению по врагу решительных ударов".[313]

В апреле 1975 г. на учениях Военно-Морского Флота североморцы вновь продемонстрировали отличную морскую выучку, возросшее тактическое и боевое мастерство, высокое политико-моральное состояние.[314] Свои успехи они посвятили 30-летию Победы Советского Союза в Великой Отечественной войне.

Действенной формой повышения боеспособности и боевой готовности кораблей и частей служат состязания на первенство Северного флота и Военно-Морского Флота по тактической и огневой подготовке. Готовясь к ним, воины стремятся в совершенстве овладеть навыками эффективного применения оружия и боевой техники. В послевоенные годы многие экипажи демонстрировали на таких состязаниях отличную выучку.

В 1973 г. отмечалось 40-летие Краснознаменного Северного

флота. К своему знаменательному юбилею он пришел, налившись могучими силами, способным решать любые задачи по защите государственных интересов Советской Родины, великих завоеваний социализма.

Окруженный заботой и вниманием Коммунистической партии и советского народа, Северный флот все более крепнет и развивается. Североморцы отвечают на эту заботу самоотверженным выполнением своего священного воинского долга перед социалистическим Отечеством.

Академия глубин

Новые поколения подводников Северного флота — достойные наследники славных боевых традиций героев полярных глубин. Они с честью несут эстафету боевой славы, добытой в жестоких испытаниях Великой Отечественной войны.

Когда отгремели бои на Севере, в ратном труде североморских подводников не ослабло напряжение. Экипажи подводных лодок, прошедших суровые испытания войны, и новых кораблей, поступавших от промышленности, на высоком уровне поддерживали боевую готовность, настойчиво повышали свое воинское мастерство. Своими замечательными делами в первые послевоенные годы на флоте была известна, например, подводная лодка "Советская Сванетия",[315] которой командовал депутат Верховного Совета СССР Герой Советского Союза Я. К. Иосселиани.

Одной из важнейших задач подводников флота стало изучение богатейшего опыта минувших боев и его широкое использование в обучении молодого пополнения. В решении ее большую роль сыграла умело поставленная партийно-политическая работа, целеустремленная деятельность коммунистов подводных лодок.

Подводники, решая сложные, ответственные задачи по охране северных рубежей Родины, упорно осваивали новую боевую технику, продолжали успешно плавать и на подводных лодках, которые в годы войны прославились замечательными победами над врагом.

В конце 40-х годов североморцы продолжили освоение высоких широт, новых районов Арктики. В августе 1949 г. начался переход подводной лодки «С-24» под командованием капитана 3 ранга Д. И. Папылева на Дальний Восток по трассе Северного морского пути. На место она прибыла через год, после вынужденной зимовки в порту Амбарчик.

В июле 1954 г. по этой трассе отправилась на Тихоокеанский флот гвардейская Краснознаменная подводная лодка «С-56» под командованием капитан-лейтенанта В. И. Харченко. Во время

войны она совершила переход с Дальнего Востока на Северный флот через Тихий и Атлантический океаны и многие моря. Теперь она, пройдя Северный морской путь, по существу, завершила свое легендарное кругосветное плавание. Ныне «С-56» установлена на Корабельной набережной во Владивостоке как филиал Музея Краснознаменного Тихоокеанского флота, стала кораблем-памятником.

В середине 50-х годов подводники-североморцы начали совершать длительные и трудные плавания. В 1955 г. сложный поход на полную автономность совершила дизель-электрическая подводная лодка под командованием капитана 3 ранга Т. Н. Лозовского. Подводники сумели успешно выдержать трудные испытания. Этому способствовала партийно-политическая работа, которую умело планировал и организовывал заместитель командира подводной лодки капитан-лейтенант И. А. Дудин. Преодолевая трудности длительного похода, подводники четко несли ходовую вахту, умело обслуживали боевую технику и оружие. Во время плавания на корабле проводились учения. На заключительном этапе подводная лодка скрытно вышла в заданный район и отлично провела учебную торпедную атаку.

За проявленное мужество и воинскую доблесть Министр обороны СССР наградил моряков экипажа ценными подарками. Командиру подводной лодки были вручены именные золотые часы. ЦК ВЛКСМ наградил комсомольцев корабля Почетными грамотами.[316]

Этот поход по праву вошел заметной страницей в историю флота. А еще через два года подводники флота вышли в дальние районы Атлантики. В телеграмме главнокомандующего Военно-Морским Флотом командиру подводной лодки капитану 2 ранга А. П. Михайловскому говорилось:

"…поздравляю Вас и личный состав корабля с успешным окончанием дальнего похода в Атлантический океан, в течение которого в сложных условиях длительного плавания личный состав проявил высокое мужество и замечательную выучку, тем самым обеспечив выполнение важного задания.

Опыт Вашего плавания послужит ценным вкладом в дальнейшее развитие и совершенствование советского подводного флота".[317]

В конце 50-х годов океанские походы совершили подводные лодки под командованием капитанов 2 ранга М. И. Ильюхина, Г. И. Швецова, Д. Д. Янкина, В. И. Сухомлинова и других офицеров.[318] Они положили начало регулярным большим океанским плаваниям североморских подводников.

Добрая слава шла на флоте о соединении подводных лодок,

которым командовал капитан 1 ранга А. И. Петелин. В 1957 г. оно завоевало приз главнокомандующего Военно-Морским Флотом. Через два года А. И. Петелин был первым занесен в Книгу почета Северного флота.

Во второй половине 50-х годов на флоте широкий размах приобрели социалистическое соревнование, борьба за отличные боевые посты, отделения, команды, подразделения, корабли и части. Активно включились в это движение североморские подводники. 31 мая 1957 г. первой в подводных силах Северного флота была объявлена отличной подводная лодка, которой командовал капитан 3 ранга Р. Д. Эрлих, а его заместителем по политической части был капитан-лейтенант В. А. Кузьмин. Этот корабль с высокими результатами решал учебные задачи, совершил ряд длительных походов. Боевая учеба, вся жизнь экипажа шла под девизом "За отличный итог каждого дня". На подводной лодке использовался широкий арсенал средств партийно-политической работы.

Большую помощь командованию оказывала партийная организация подводной лодки. Комсомольская организация корабля была признана лучшей на Северном флоте.[319]

Осенью 1958 г. подводная лодка под командованием капитана 2 ранга Г. И. Швецова в сложном походе отлично выполнила задание командования. Экипаж с честью выдержал экзамен на боевую зрелость, проявив в плавании мужество и воинское мастерство. Большую его часть составляли отличники и классные специалисты, многие боевые посты, отделения и подразделения стали отличными. Капитан 2 ранга Швецов в 1959 г. был удостоен ордена Красного Знамени.[320]

С конца 50-х годов на флоте началось освоение атомных иод-водных лодок. Североморцы, проявляя самоотверженность и мужество, сочетавшиеся с подлинной исследовательской, научной работой, приобретали ценнейший опыт эксплуатации атомоходов. Первой советской атомной подводной лодкой командовал капитан 1 ранга Л. Г. Осипенко, его заместителем по политической части был капитан 2 ранга Г. С. Беляшов. В июле 1959 г. Л. Г. Осипенко за успешное освоение новой техники было присвоено звание Героя Советского Союза.

Среди первопроходцев в освоении подводных атомоходов был и капитан 3 ранга В. Н. Чернавин. Атомная подводная лодка под его командованием, пройдя подо льдами Арктики, отработала методику подледного плавания, всплытия в полынье.[321]

В феврале 1981 г. газета «Известия» писала о делегате XXVI съезда КПСС, депутате Верховного Совета СССР, Герое Советского Союза адмирале В. Н. Чернавине:

"На Севере он прошел все трудные ступеньки флотской службы — от лейтенанта — штурмана подводной лодки, до командующего флотом. Он был старшим помощником командира дизельной подводной лодки, командиром подводной лодки. Потом водил по северным морям один из наших первых подводных атомоходов…"[322]

Ныне адмирал В. Н. Чернавин — начальник Главного штаба Военно-Морского Флота — первый заместитель главнокомандующего ВМФ.

Впервые сообщение о подводниках атомного флота в нашей печати появилось в октябре 1961 г. Тогда газета «Известия» рассказала о плавании советской атомной подводной лодки, познакомила советских читателей с командиром и другими членами экипажа атомохода, получившего вскоре имя "Ленинский комсомол".[323]

Пионерами подледного плавания, как известно, были советские подводники. Еще в предвоенный период на дизельных лодках они неоднократно форсировали значительные ледовые перемычки в подводном положении. С появлением в составе флота атомных подводных кораблей североморцы приступили к основательному освоению подледных глубин. Советские моряки не могли не учитывать агрессивные замыслы, вынашивавшиеся руководителями Пентагона, об использовании арктических районов для развертывания атомных подводных ракетоносцев против Советского Союза.

Североморские подводники поначалу плавали в ранее освоенных районах Арктики, успешно прошли между островом Виктория и Землей Франца Иосифа. Затем они стали проникать в глубь Арктики.

Первый поход к Северному полюсу совершила атомная подводная лодка "Ленинский комсомол" под командованием капитана 2 ранга Л. М. Жильцова. Ее экипаж был одним из лучших на флоте. Добившись больших успехов в боевой и политической подготовке, он вывел свой корабль в число отличных. Все матросы и старшины атомохода стали классными специалистами. Им было у кого учиться. Командир лодки Л. М. Жильцов и инженер-механик Р. А. Тимофеев, ветераны корабля, в совершенстве владели искусством управления им.[324]

Экипаж тщательно готовился к походу. С особой внимательностью осматривались механизмы и приборы. Коммунисты, верные помощники и опора командира, добивались, чтобы каждый матрос и старшина глубоко изучил боевую технику и умело обслуживал ее. По инициативе партийной организации на корабле проводились технические конференции,

собеседования, вечера вопросов и ответов. Большое внимание уделялось изучению передового опыта других подводных лодок.

Каждый на корабле проникся стремлением как можно лучше выполнить правительственное задание. И они с честью справились с ним. Руководитель похода командир соединения атомоходов контр-адмирал А. И. Петелин дал высокую оценку морально-психологическому настрою и действиям личного состава: "Удивительные люди! С такими можно совершать чудеса". Лучшие комсомольцы в дни похода подали заявления о вступлении в партию. 22 июля 1962 г. вся страна узнала о подвиге экипажа атомохода "Ленинский комсомол". Подводная лодка, достигнув подо льдами Северного полюса, дважды прошла под ним, всплыла в его районе, и подводники водрузили там Государственный флаг СССР.[325] Возвращение подводной лодки из трудного похода отмечалось в базе как большой праздник. В торжественной обстановке был зачитан Указ Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1962 г. За успешное выполнение специального задания правительства контр-адмирал А. И. Петелин, капитан 2 ранга Л. М. Жильцов и инженер-капитан 2 ранга Р. А. Тимофеев удостоились звания Героя Советского Союза, а весь личный состав атомохода — орденов Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды и медали "За отвагу".

Подледные плавания становятся на флоте обычным явлением боевой подготовки экипажей атомоходов.

Через год после похода "Ленинского комсомола" перед североморскими подводниками была поставлена задача — точно всплыть в географической точке Северного полюса. Она была возложена на экипаж атомной подводной лодки, которой командовал капитан 2 ранга Ю. А. Сысоев. Руководил походом командующий Северным флотом адмирал В. А. Касатонов. В процессе похода экипаж отрабатывал задачи боевой подготовки, продолжал изучение особенностей плавания в арктических широтах.

29 сентября 1963 г. подводная лодка вышла в географическую точку Северного полюса и всплыла. Точно на широте 90° были установлены Государственный флаг СССР и Военно-морской флаг. При возвращении в базу адмирал В. А. Касатонов сделал в историческом журнале запись:

"Сердечно поздравляю с отличным выполнением поставленной задачи. Ваша подводная лодка 29.IX всплыла на Северном полюсе. Это достигнуто благодаря высокой выучке личного состава и… отличной работе командира подводной лодки, офицерского состава, партийной и комсомольской организаций, сплоченности всего коллектива…"[326]

За этот подвиг подводная лодка удостоилась ордена Красного Знамени, а Ю. А. Сысоеву было присвоено звание Героя Советского Союза, доблесть многих членов экипажа увенчали ордена и медали.

Научные наблюдения, выполненные во время этого похода, дали обширный материал для изучения Ледовитого океана.

В этот же период арктический поход совершил атомоход под командованием капитана 1 ранга А. П. Михайловского. Он явился новым значительным шагом в изучении условий плавания в различных районах Арктики, возможностей всплытия во льдах на различных широтах. Подводная лодка, обогнув северную оконечность Новой Земли — мыс Желания, вышла в Карское море и некоторое время следовала в надводном положении. Проходя место героического боя парохода "А. Сибиряков" с фашистским крейсером "Адмирал Шеер", моряки почтили память сибиряковцев, погибших в этом неравном бою. Здесь атомоход погрузился и дальше шел в районе подводного хребта Ломоносова, желобом Анны.

Атомоход успешно завершил сложное и трудное плавание. Командующий Тихоокеанским флотом, приняв рапорт капитана 1 ранга А. П, Михайловского, поздравил североморцев с успешным проведением плавания. Подводники передали тихоокеанцам шкатулку с заполярной землей и приветственный адрес, в котором говорилось:

"Эту землю сурового заполярного края, обильно политую кровью лучших воинов прославленного Краснознаменного Северного флота, пронесенную через глубины морей Ледовитого океана" подводники-североморцы дарят подводникам-тихоокеанцам в знай: боевой дружбы во славу нашей Родины".[327]

На счету Героя Советского Союза А. П. Михайловского несколько сложных дальних походов в различных районах Мирового океана, ряд подледных плаваний. Это типичный представитель нового флота, рожденного научно-технической революцией. Человек пытливого ума и больших знаний, он внес большой вклад в развитие военно-морской науки. А. П. Михайловский успешно защитил кандидатскую, а затем и докторскую диссертацию. В настоящее время адмирал А. П. Михайловский — командующий Краснознаменным Северным флотом.

В феврале — марте 1966 г. группа атомных подводных лодок успешно совершила кругосветный поход.[328]

Это было первое в истории советского Военно-Морского Флота групповое плавание лодок в подводном положении вокруг земного шара. Цель «кругосветки» заключалась в отработке

взаимодействия группы подводных кораблей в глубинах океана, в изучении особенностей работы механизмов и их обслуживания личным составом.[329]

В походе участвовали обычные серийные корабли со своими: штатными экипажами. К этому времени североморские подводники уже обладали богатым опытом длительных плаваний, но предстоявший поход имел свои значительные особенности. И экипажи готовились к нему исключительно тщательно и всесторонне. Особенно много тренировались связисты и гидроакустики. Скрупулезно проверялись технические средства. Более строгой была предпоходная медицинская проверка, но ни один моряк не был отстранен от участия в походе.

Проводить подводников в необычное плавание прибыли командующий флотом адмирал С. М. Лобов и член Военного совета — начальник политуправления вице-адмирал Ф. Я. Сизов. Они еще раз убедились в готовности кораблей и пожелали экипажам счастливого пути.

В море, когда лодки погрузились и легли на заданный курс, командир отряда контр-адмирал А. И. Сорокин сообщил подводникам цель похода. До экипажей было доведено обращение главнокомандующего Военно-Морским Флотом. Все это вызвало у людей необычайное воодушевление. С большим подъемом прошли на кораблях митинги.

Подводные атомоходы в течение полутора месяцев прошли в подводном положении около 40 тыс. километров.[330] Начав путь в арктических водах, они пересекли экватор и в Южном полушарии достигли антарктических широт. Наиболее сложным для плавания был пролив Дрейка, но надежная навигационная, гидроакустическая и телевизионная аппаратура обеспечила благополучное преодоление этого опасного для мореходов района. С ее помощью подводники своевременно обнаруживали приближение айсбергов и успешно уклонялись от них. Связисты уверенно поддерживали связь с Большой землей. Четко и бесперебойно работали атомные реакторы.

В длительном походе подводники с большим интересом следили за жизненным пульсом своей Родины. Командиры, политработники, другие коммунисты регулярно проводили беседы и политинформации. В походе проводились партийные и комсомольские собрания. Подводники торжественно отметили День Советской Армии и Военно-Морского Флота. В традиционный морской праздник вылилось прохождение экватора. Интересно отмечались дни рождения участников похода. Большую вдумчивость и изобретательность в организации партийно-политической работы и отдыха личного состава

проявили заместитель командира одной из лодок капитан 2 ранга Н. В. Усенко, инспектор политического управления Северного флота капитан 1 ранга В. Н. Харитонов и представитель Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота капитан 1 ранга И. К. Громов. Хорошие условия обитаемости, продуманное сочетание труда, отдыха и культурного досуга позволили подводникам преодолеть все трудности кругосветного плавания.

В походе весь личный состав атомоходов действовал слаженно ж умело. При выполнении этого труднейшего задания особенно отличились Н. В. Усенко, А. П. Бурсевич, Р. В. Путилов, И. В. Гай-воронский, В. Г. Волошан, В. С. Терешков, Г. М. Мироненко, П. В. Ляхов, Д. Э. Эрдман и другие подводники.

Свой поход североморцы посвятили XXIII съезду родной Коммунистической партии. Обсуждая очередную пятилетнюю программу, высокий партийный форум уделил большое внимание вопросам укрепления обороноспособности страны. Съезд бурными аплодисментами встретил сообщение Министра обороны СССР о том, что группа советских атомных подводных лодок успешно завершила кругосветное подводное плавание.[331]

Радостно встретили героев-подводников в базе. На митинге было зачитано поздравление Военного совета Военно-Морского Флота с успешным выполнением задания.

Отличившиеся в плавании моряки удостоились орденов и медалей. Командиру отряда контр-адмиралу А. И. Сорокину, капитанам 2 ранга Л. Н. Столярову, Н. В. Усенко, капитану 2 ранга-инженеру И. Ф. Морозову и некоторым другим подводникам было присвоена звание Героя Советского Союза.

Кругосветное плавание особенно ярко показало высокие боевые и эксплуатационные качества советских атомных подводных лодок, отличную подготовку экипажей, их способность решать любые задачи в любом районе Мирового океана.

Немалый вклад в освоение подводных атомоходов внесли Герои Советского Союза Н. К. Игнатов, В. Л. Березовский, В. Б. Бессонов, В. Т. Виноградов, Д. Н. Голубев и другие североморские подводники.

Важной составной частью подводных сил флота являются и дизельные подводные лодки. Для них тоже стали обычными длительные плавания в различных районах Мирового океана. Моряки этих кораблей настойчиво совершенствуют свое боевое мастерство и в студеных полярных водах, и в жарких тропических широтах. Многие из них за доблесть, проявленную в океанских плаваниях, удостоены государственных наград.

Достойно продолжают эстафету боевой славы экипажи

подводных лодок, носящих славные имена кораблей, отличившихся в годы Великой Отечественной войны. Успешно решают учебно-боевые задачи моряки "Челябинского комсомольца", "Ярославского комсомольца", «Красногвардейца».

Преемницей флага знаменитой «К-21», одержавшей в годы войны немало побед, стала одна из атомных подводных лодок. Экипаж атомохода, продолжая и приумножая славу своих предшественников, успешно выполнил ряд первопроходческих задач, неизменно добивается высоких показателей в боевой и политической подготовке.[332]

На маневрах, учениях и в длительных плаваниях подводники флота упорно овладевают наукой побеждать в современном бою, повышают свою готовность к выполнению любого задания по обеспечению государственных интересов Страны Советов. Они регулярно занимают призовые места в состязаниях на первенство Военно-Морского Флота. Так, корабли одной из частей подводных лодок, награжденной в марте 1978 г. орденом Красного Знамени, в последние годы завоевали десять призов ВМФ по тактической и огневой подготовке; несколько их экипажей удостоились Вымпела Министра обороны СССР за мужество и воинскую доблесть, причем одна из подводных лодок ко дню награждения семь раз подтверждала звание отличной.

Подводников-североморцев отличает творческое отношение к выполнению воинского долга, поиск новых, наиболее эффективных способов и приемов использования оружия и боевой техники, решения тактических и огневых задач. Они не раз выступали инициаторами ценных, патриотических начинаний. Нередко их инициатива широко подхватывалась не только североморцами, но и всеми советскими моряками, а некоторые начинания получили поддержку всего личного состава Вооруженных Сил страны.

Тесно сплоченные вокруг родной ленинской партии, воодушевленные ее великими предначертаниями, подводники флота неустанно трудятся над осуществлением поставленных перед ними ответственных задач, бдительно несут нелегкую океанскую вахту.

Крылья над океаном

Днем и ночью, в любое время года взмывают в небо Заполярья могучие краснозвездные воздушные корабли. За их штурвалами — представители новых поколений морских летчиков-североморцев. Над ближними и удаленными районами Мирового океана они учатся мастерски применять современную авиационную технику и мощное оружие, надежно обеспечивают государственные интересы Советской Родины.

С окончанием войны авиаторы флота приступили к планомерной боевой учебе, к отработке действий в сложных заполярных условиях. Несколько лет подряд первое место на флоте по показателям боевой подготовки удерживала авиационная часть под командованием Героя Советского Союза полковника Н. М. Диденко, одного из воспитанников и боевых соратников прославленного североморского летчика дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова.

Североморские летчики по праву гордятся тем, что в их рядах служил первый в мире космонавт Ю. А. Гагарин.[333]

Впервые сообщение о полете на Севере реактивного бомбардировщика появилось в июне 1954 г. во флотской газете. Курс самолета прокладывал молодой штурман старший лейтенант В. Пирогов.[334] Этому полету предшествовала большая кропотливая работа по овладению новой авиационной техникой. Ей способствовало широко развернувшееся соревнование за повышение боевой квалификации, за высокие показатели в учебе и службе. Мощное оружие находило надежные, заботливые руки. Авиаторы флота в короткие сроки овладели им. Большую роль в освоении североморскими летчиками первых реактивных машин сыграли Герои Советского Союза полковники В. В. Кузнецов, В. А. Попов, А. И. Фокин и другие опытные командиры-воспитатели.

Новая техника позволила расширить районы полетов североморской авиации. Она стала океанской, способной решать самые разнообразные задачи на любых морских театрах. Это с особой силой проявилось во время учений «Север», маневров «Океан» и постоянно проявляется при выполнении сложных учебно-боевых задач в различных районах Мирового океана.

Возросшие боевые возможности могучих машин и свое высокое воинское мастерство демонстрируют на учениях экипажи ракетоносцев. Все большую роль в борьбе на море играет противолодочная авиация. Летчики-противолодочники, вооруженные современными самолетами, новейшими достижениями радиоэлектроники, "всевидящей и всеслышащей" аппаратурой, уверенно овладевают навыками обнаружения и уничтожения подводных лодок в самых удаленных морских районах. В военно-воздушных силах флота постоянно растет число специалистов высшей летной квалификации, таких, как В. А. Башкиров, В. А. Белоногов, А. И. Брынцев, Г. С. Будич, А. М. Дикорев, В. В. Завозин, В. Н. Кирьянов, Ю. П. Корнилов, А. В. Матанцев, В. М. Мозолев, М. С. Ольков, В. Г. Петрущенко, А. Б. Рыбальченко, И. И. Шатило, А. Н. Шышлевский.

Североморские авиаторы продолжают регулярно получать все более сложную технику и новое оружие. Характерной

особенностью дальнейшего укрепления военно-воздушных сил флота в последние годы является постоянное развитие корабельной авиации. Начало регулярным полетам летательных аппаратов с палубы авианесущих кораблей на Севере положили вертолетчики. В длительных океанских походах они вместе с моряками отрабатывали различные учебно-боевые задачи. Их сегодняшние успехи невозможно представить без того вклада, который внесли в освоение полетов с корабельной палубы зачинатели этого нового дела коммунисты заслуженный военный летчик СССР Н. Ф. Логачев, ветераны-вертолетчики И. Е. Чеберяченко и В. Г. Семкин, удостоенные государственных наград. Вот как писала об одном из них — офицере Игоре Чеберяченко газета "Красная звезда": "Один из лучших воздушных противолодочников, он довел до совершенства технику пилотирования, достиг высокого тактического мастерства и своим богатым опытом охотно делится с молодыми вертолетчиками.

Очередной полет над океаном оказался для Чеберяченко юбилейным тысячным. Тысяча полетов над океаном! Каждый из них требовал большого мастерства и мужества".[335]

Неизмеримо возросли возможности палубной авиации с появлением самолетов вертикального взлета и посадки, ставших грозным оружием флота. Первым плавающим аэродромом для них стал крейсер «Киев».

Эксплуатация такой боевой машины потребовала особой подготовки летчиков и инженерно-авиационных специалистов, высокого профессионального мастерства как авиаторов, так и всего экипажа корабля. Она по плечу лишь людям мужественным и закаленным, обладающим высокими морально-боевыми и психологическими качествами.

Впервые с корабельной палубы поднял в небо самолет корабельной авиации полковник Ф. Г. Матковский. С того времени за годы становления палубной авиации на Северном флоте выросла целая плеяда летчиков, способных выполнять самые сложные и ответственные задания в любом районе Мирового океана. В их числе коммунист Е. М. Алифанов, овладевший высшим классом летного мастерства. Летчик-снайпер, новатор боевого применения палубного реактивного самолета, он удостоен орденов Красного Знамени и "За службу Родине в Вооруженных Силах СССР" III степени.

Таких летчиков палубной авиации отличают высокая тактическая подготовка, смелое маневрирование, отличная осмотрительность, мгновенная реакция на любые изменения в полете, умение пилотировать над морем на разных высотах и

скоростях, наносить меткие удары по любым целям, находить выход из сложных и опасных ситуаций.

Авиаторами флота успешно отработан такой сложнейший вид летной подготовки, как дозаправка самолета топливом в полете днем и ночью. В свое время одним из первых освоил его талантливый авиационный командир А. В. Узлов, удостоившийся впоследствии высокого звания "Заслуженный военный летчик СССР". Бесценной реликвией в экспозиции музея военно-воздушных сил флота стала его полетная карта с маршрутом полета после выполнения сложной дозаправки топливом в воздухе.

А. В. Узлов передал тогда свой опыт летчикам А. Д. Гребневу и И. А. Васину, которые выполнили первую групповую сложную дозаправку самолетов и вскоре стали инструкторами по этой трудной операции.

Ныне авиаторы флота заправляются в воздухе уже в составе подразделений.

В послевоенные годы за выдающиеся заслуги в освоении современной авиационной техники, в обучении и воспитании летных кадров, многолетнюю безаварийную работу многим авиаторам-североморцам были присвоены почетные звания "Заслуженный военный летчик СССР", "Заслуженный военный штурман СССР". Одними из первых этой высокой чести удостоились генерал-майор авиации Г. А. Кузнецов и полковник В. Н. Гриша, а в последующем летчики Ю. С. Гвоздев, В. К. Недодаев, В. П. Потапов, В. Е. Ручков, Н. И. Сизов, К. Л. Тимаков, А. В. Узлов, штурманы А. П. Армашев, В. И. Дудин, М. Ф. Заиканов и другие.

Большую роль в послевоенном развитии североморских военно-воздушных сил сыграли в разное время командовавшие ими опытные военачальники генералы А. Х. Андреев, В. Л. Петров, Г. П. Губанов, М. И. Самохин, И. И. Борзов, И. Е. Корзунов, Г. А. Кузнецов, В. Е. Ручков, политработники фронтовой комиссарской закалки И. И. Урядов, А. И. Чернышев, Ф. В. Сарафанов, Н. А. Ватинов, А. М. Чапаев, С. А. Шмавонян, Б. А. Новиков, М. С. Мамай.

В настоящее время возглавляет ВВС флота заслуженный военный летчик СССР генерал-лейтенант авиации В. П. Потапов, член Военного совета начальник политического отдела — полковник М. В. Прокудин.

Новые поколения авиаторов флота бережно относятся к фронтовому опыту, берут из него на свое вооружение все, что не утратило своего значения и поныне, следуют славным боевым традициям участников Великой Отечественной войны и своими

патриотическими делами приумножают их.

Доблесть крылатых защитников Заполярья проявляется в образцовом выполнении учебно-боевых задач, в постоянном росте рядов первоклассных летчиков, штурманов и других авиационных специалистов, отличных экипажей, подразделений и частей, в неуклонном повышении боевой готовности военно-воздушных сил флота.

Повседневная жизнь и деятельность североморских авиаторов изобилует примерами самоотверженного выполнения ими священного воинского долга, их мужества, отваги и находчивости, умения найти выход из самых сложных ситуаций. Об одном таком случае, происшедшем с летчиком В. И. Колисниченко, рассказывалось в газете "Красная звезда":

"Машина, едва взмыв над палубой, вдруг резко накренилась вправо. Затем ее бросило на левое крыло. Скользнув по леерам, она перевалилась за борт и, покачиваясь, зависла в опасной близости к волнам.

Колисниченко сразу осознал опасность и понял причину. Даже бывалых летчиков потом поразило, сколько успел он сделать в следующие мгновения для спасения самолета… Сбалансировал машину и установил режим работы силовой установки для разгона скорости…

Посадку Колисниченко произвел мастерски, с ходу. И по горячим следам составил обстоятельный отчет о случившемся. Когда с ним ознакомили одного из ведущих испытателей, «прокрутив» предварительно видеозапись взлета, тот, обычно сдержанный в проявлениях чувств, воскликнул: "Безукоризненно сработал летчик! И машину спас, и показал возможность пилотирования в исключительно сложной ситуации…"[336]

На флоте широко известен и подвиг экипажа реактивного самолета, возглавляемого коммунистом А. П. Свиридовым. В одном из полетов над океаном в тяжелой машине возникла сложная ситуация. Но авиаторы, оказавшись в столь тяжелом положении, не растерялись. Особую собранность, находчивость и высокое летное мастерство проявил командир экипажа, Он сумел принять все необходимые меры, чтобы удержать самолет в полете, спасти людей и дорогостоящую технику.

Когда опасность миновала, экипаж завершил выполнение учебно-боевой задачи и посадил самолет на своем аэродроме.

За мужественные и умелые действия в критической ситуации А. П. Свиридов был награжден орденом Красного Знамени.

В сложной воздушной обстановке тоже исключительно грамотно действовали и мужественно вели себя В. П. Глушко, А. И. Мацин, В. С. Наружный, В. В. Сакевич, А. З. Хадарцев, В. П.

Хвеженко и другие летчики флота.

В решении сложнейших задач в воздухе летный состав опирается на огромный, кропотливый труд инженерно-технического состава, многочисленного отряда авиационных специалистов, коллективов штабов, рабочих и служащих.

Плодотворный ратный труд авиаторов Краснознаменного Северного флота, их достижения в боевом совершенствовании высоко оценены Родиной. К наградам частей военного времени добавились послевоенные — орден Ленина, Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции, Ленинская юбилейная Почетная грамота в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, Юбилейный почетный знак в ознаменование 50-летия образования Союза Советских Социалистических Республик, Почетная Ленинская грамота в честь 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина.

Североморские авиаторы с честью выполняют наказ социалистической Отчизны — быть начеку, в постоянной готовности к отпору агрессивным действиям ее врагов.

На океанской вахте

Военные действия в Заполярье закончились, а флот еще продолжал боевую работу — необходимо было обеспечить безопасность мореплавания. Высокая минная опасность на театре значительно затрудняла плавание боевых кораблей, перевозки народнохозяйственных грузов, лов рыбы и промысел морского зверя.

Поэтому очищение заполярных вод от мин имело общегосударственное значение. Североморцам предстояло протралить 38 закрытых для мореплавания районов общей площадью около 10 тыс. квадратных миль.[337]

Немалую опасность для судоходства представляли и плавающие мины. В связи с этим флоту приходилось специально выделять катера, которые на определенных для судов маршрутах вели поиск и уничтожение мин. Кроме того, флотские водолазы выполняли значительную работу по осмотру и очистке гаваней и рейдов от подводной опасности.

Огромных усилий, высокого воинского мастерства, мужества и стойкости требовало боевое траление. Оно выполнялось при отсутствии точных данных о границах минных полей, количестве и типах поставленных мин. Немалые трудности создавались обычной для Севера штормовой погодой. Особенно тяжело приходилось в арктических районах и с наступлением полярной ночи. Нередко траление велось непрерывно 25 — 30 часов. В этих сложных условиях североморцы действовали самоотверженно,

опираясь на свой фронтовой опыт и боевую закалку.

Успешно справлялся с заданием командования 6-й отдельный дивизион тральщиков. За плечами моряков этих кораблей был богатый боевой опыт. За годы войны тральщики совершили более семисот выходов в море, прошли с тралами тысячи миль, уничтожили сотни мин и семь подводных лодок противника. 20 апреля 1945 г. дивизион был награжден орденом Красного Знамени.

С неменьшим боевым энтузиазмом экипажи кораблей дивизиона вели послевоенное траление. Так, группа тральщиков под командованием Героя Советского Союза капитан-лейтенанта А. И. Иванникова лишь за один день 12 сентября 1945 г. обезвредила 44 мины. Как и в годы войны, особой активностью в боевой работе отличался экипаж тральщика «Т-115». Уже к июню 1945 г. на его счету было 115 вытраленных мин.

Большую роль в успешном осуществлении траления играло гидрографическое обеспечение. В частности, флотским гидрографам, которыми командовал капитан 3 ранга Н. В. Скосырев, удалось найти наиболее точный метод определения координат, который позволял избегать пропусков при тралении района, удерживать корабли в протраленной полосе и значительно ускорить работу.

Экипажи кораблей вели борьбу по устранению минной опасности с огромным воодушевлением, вызванным всемирно-исторической победой Советского Союза в Великой Отечественной войне. Командиры, политорганы, партийные и комсомольские организации, широко используя все лучшее из опыта партийно-политической работы в боевых условиях, умело направляли патриотический подъем личного состава на образцовое выполнение правительственного задания.

В ходе боевого траления на кораблях велась большая работа по обучению молодого пополнения. Участники войны, прежде чем уйти с флота, готовили себе достойную замену, и обновление экипажей не сказывалось на качестве и темпах тральных работ.

Дело спорилось. Уже в первые послевоенные годы было очищено от мин большинство закрытых для мореплавания районов. В апреле 1948 г. большая группа минеров флота была награждена орденами и медалями. К 1953 г. траление на театре в основном было завершено. С этого времени судоходство было открыто на всех северных морских коммуникациях.

С окончанием войны моряки надводных кораблей с честью выполнили также ряд специальных правительственных заданий по обеспечению проводки речных судов из Архангельска и Беломорска в устья Оби и Енисея. В 1949 г. отличившаяся при

этом группа моряков была удостоена государственных наград. Гидрографы флота продолжали оказывать помощь исследователям Арктики и морскому флоту в освоении Северного морского пути. В 1946–1948 гг. были проведены экспедиции на ледоколах "Северный полюс" и "Ф. Литке" с целью изучения этой важнейшей транспортной артерии страны. С 1950 г. начали функционировать научно-исследовательские дрейфующие станции "Северный полюс".

На кораблях шла планомерная напряженная боевая и политическая подготовка. При этом особое внимание уделялось обобщению и широкому распространению боевого опыта, освоению поступавших от промышленности новых кораблей, технических средств и вооружения, обучению молодого пополнения.

В начале июня 1945 г. отряд кораблей под командованием контр-адмирала В. А. Фокина совершил одно из первых послевоенных совместных плаваний.

В море экипажи успешно выполнили учебно-боевые задачи, проявили высокое воинское мастерство.

Как и все североморцы, моряки надводных кораблей творчески относились к порученному делу, выступали инициаторами ценных начинаний. Среди них зародилось патриотическое движение матросов и старшин, участников войны, подававших рапорты о зачислении их на сверхсрочную службу. Этот почин получил распространение на всем флоте.

На надводных кораблях началась, и борьба за экономное расходование горючего и смазочных материалов в походах, вылившаяся в широкое движение североморцев за экономию и бережливость. Здесь был достигнут и первый крупный успех в социалистическом соревновании: 29 ноября 1956 г. противолодочный корабль, которым командовал старший лейтенант А. Попов-Лукин, первым на флоте был объявлен отличным. В январе 1959 г. этого высокого звания удостоился крейсер "Октябрьская революция", а в декабре 1365 г. — гвардейский ракетный корабль «Гремящий». Отличными стал ряд эскадренных миноносцев, противолодочных кораблей, тральщиков, торпедных катеров и других кораблей. Это почетное звание завоевали многие боевые посты, расчеты, отделения, группы, боевые части, подразделения кораблей.

В 1958 г. по инициативе экипажа крейсера "Октябрьская революция" на флоте развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу XXI съезда КПСС. В 1961 г. моряки дивизиона малых противолодочных кораблей были одними из инициаторов соревнования североморцев в честь XXII

съезда партии. А личный состав противолодочных кораблей в январе 1962 г. выступил с обращением ко всем воинам флота включиться во всенародный поход за коммунистическую бережливость и хозяйственность.

Все более возрастала интенсивность боевой учебы в море. Она становится непрерывной, круглогодичной. С начала 50-х годов значительно расширились зоны учебных плаваний, увеличивались продолжительность и дальность походов кораблей. В мае 1953 г. крейсер "Александр Невский" совершил переход в Ленинград, где участвовал в праздновании 250-летия города. Дальние плавания кораблей с тех пор становятся обычными.

Североморцы регулярно совершают дружественные визиты в зарубежные страны. В этих походах они демонстрируют лучшие морально-боевые качества глубокую политическую сознательность, дисциплинированность и организованность, отличную морскую выучку и техническую подготовку, высокую культуру.

В июле — августе 1956 г. отряд североморских кораблей в составе крейсера "Октябрьская революция" и эскадренных миноносцев «Ожесточенный» и «Ответственный» под флагом командующего флотом адмирала А. Т. Чабаненко посетил с визитом шведский порт Гётеборг и столицу Норвегии Осло.

В этих же странах с визитом дружбы в августе — сентябре 1958 г. побывали крейсер "Октябрьская революция" и эскадренный миноносец «Отчаянный» под командованием контр-адмирала С. М. Лобова.

В октябре 1964 г. крейсер «Мурманск» и эсминец «Настойчивый» под флагом командующего Северным флотом вице-адмирала С. М. Лобова нанесли визит в норвежский порт Тронхейм, совпавший с празднованием 20-летия освобождения Северной Норвегии воинами Карельского фронта и Северного флота.

После окончания маневров «Океан» отряд кораблей в составе противолодочных кораблей «Гремящий» и "Вице-адмирал Дрозд" совершил дружественный визит на Кубу.

В 1971 г. отряд кораблей Краснознаменного Северного флота в составе эскадренных миноносцев «Гремящий» и «Жгучий» посетил столицу Норвегии Осло и крупный порт Нидерландов Роттердам. Восхищение норвежской общественности и официальных лиц вызвал вход кораблей в Осло в сложной навигационной обстановке без лоцманов.

В ноябре 1974 г. эсминцы «Зоркий» и «Бойкий» под флагом командующего флотом адмирала флота Г. М. Егорова посетили

Осло в связи с празднованием 30-летия начала освобождения Норвегии от фашистских захватчиков.

В мае 1975 г. эскадренные миноносцы «Бойкий» и «Жгучий» посетили с официальным визитом Бостон. Это был первый в послевоенный период визит советских кораблей в США.

В октябре 1977 г. состоялся визит в столицу Норвегии отряда североморских кораблей в составе эскадренных миноносцев «Жгучий» и "Московский комсомолец".

В мае 1978 г. отряд кораблей в составе крейсера «Мурманск» и эскадренного миноносца «Смышленый» находился с визитом вежливости во французском порту Бордо.

Повсюду трудящиеся зарубежных стран тепло принимают советских моряков, во время многочисленных встреч восхищаются их высокой культурой, образцовым состоянием кораблей, выражают чувства уважения и дружбы к народам Страны Советов.

Эти походы в зарубежные страны играют важную роль не только в укреплении дружбы и взаимопонимания между народами, но и в совершенствовании боевой выучки и морской закалки корабельных экипажей.

Моряки надводных кораблей систематически добиваются права участия в состязаниях на первенство Военно-Морского Флота и Северного флота. Так, дивизион малых противолодочных кораблей, которым командовал капитан 3 ранга В. Ф. Майоров, в 1956 — 1958 гг. неизменно завоевывал призы по поиску и преследованию подводных лодок. В 1959 г. первое место в Военно-Морском Флоте по торпедным стрельбам заняли североморские катерники, а по артиллерийским стрельбам — экипаж крейсера "Адмирал Ушаков". Победы в состязаниях надводные корабли флота одерживали и в последующем. В 1975 г. среди призеров ВМФ были большой противолодочный корабль "Адмирал Зозуля" и другие корабли. В 1979 г. в четвертый раз первое место в состязаниях на первенство Военно-Морского Флота занял экипаж корабля, где служил капитан-лейтенант В. В. Поливанов. В 1980 и 1981 гг. в состязаниях отличились экипажи ряда малых ракетных кораблей, сторожевиков «Громкий», "Бессменный" и других кораблей.

Моряки надводных кораблей высокую боевую выучку показали на учениях «Север» в 1968 г., на маневрах «Океан» в 1970 г. и на других учениях. Отлично справились со своими задачами экипажи крейсера «Мурманск», противолодочных кораблей "Адмирал Зозуля", «Гремящий», "Вице-адмирал Дрозд", "Адмирал Макаров". В последние годы высоких показателей в боевой и политической подготовке и в социалистическом

соревновании добивались также экипажи противолодочного крейсера «Киев», больших противолодочных кораблей "Маршал Тимошенко", "Адмирал Исаченков", «Жгучий», большого десантного корабля "Петр Ильичев", сторожевика «Жаркий» и многих других кораблей.

О дальнейшем росте могущества флота свидетельствует вступление в его состав противолодочного крейсера «Киев», вобравшего в себя последние достижения в развитии кораблестроения и авиационной техники. Крейсер несет на борту палубную авиацию вертикального взлета, оснащен новейшими техническими средствами и оружием. На корабле подготовлены десятки первоклассных летчиков. Крейсер успешно совершил ряд длительных походов, с высокими показателями, решает сложные учебно-боевые задачи.

Моряки надводных кораблей достойно несут эстафету боевой славы, патриотическими делами приумножают замечательные традиции флота. Например, большой противолодочный корабль «Гремящий» унаследовал от прославленного эскадренного миноносца времен войны не только имя, но и гвардейское звание. И экипаж корабля с честью оправдывает это высокое звание. Став отличным кораблем, «Гремящий» уверенно удерживает завоеванные позиции.

Один из современных сторожевых кораблей флота так же достойно несет гордое имя легендарного сторожевика «Туман», 40-летие героического подвига которого отмечалось на флоте в августе 1981 г.

Новые поколения североморцев стремятся быть похожими па героев войны, в трудных и опасных ситуациях действуют смело, решительно, проявляя высокие морально-боевые качества. На флоте памятен случай, происшедший в 1958 г. Моряки крейсера "Александр Невский" с риском для жизни спасли тогда в штормовом море экипаж гидросамолета, совершившего вынужденную посадку на воду.[338] В числе наиболее отличившихся были отмечены капитан 2 ранга В. Савельев, капитан 3 ранга В. Корнеев, мичман В. Богатырев, старшина 1-й статьи Д. Кирик, матрос П. Лойко. Высокую морскую закалку, находчивость и мужество североморцы проявили и при спасении рыбаков сейнера, который при десятибалльном шторме потерпел аварию. При этом особенно смело и решительно действовали старшина 1-й статьи П. Егоров, старший матрос И. Манохин, матрос В. Березин. Указом Президиума Верховного Совета СССР они были награждены медалями "За отвагу". Но прежде всего верность моряков славным флотским традициям проявляется в их неустанном ратном труде, в настойчивом совершенствовании

своих боевых навыков, в неуклонном повышении бдительности, организованности и дисциплины, боеспособности и боевой готовности кораблей и частей.

Плечом к плечу с подводниками, авиаторами, моряками надводных кораблей большие задачи по дальнейшему усилению мощи и повышению боевой готовности флота решают береговые артиллеристы и ракетчики, связисты, воинские и трудовые коллективы флотского тыла, военные строители, другие специалисты.

Получая на свое вооружение все более совершенную технику и оружие, береговые ракетчики и артиллеристы успешно осваивают их, настойчиво учатся мастерству эффективного поражения целей, с высокими показателями выполняют планы боевой и политической подготовки.

В рубках кораблей, прокладывающих курс в океане, па радиостанциях отдаленных постов и на мощных узлах связи — везде несется напряженная вахта флотских связистов. По напряжению и трудности она нередко приближается к боевой.

В послевоенные годы связисты флота получают на вооружение самые современные средства и комплексы. В связи с резким возрастанием маневренности сил флота, исключительно высокими требованиями к управлению в современном бою ими многое сделано и делается для обеспечения надежной связи.

Сложным и тяжелым испытанием на боевую зрелость для службы связи флота стало кругосветное плавание подводных лодок в 1966 г. И она с честью выдержала его. Флотские специалисты обеспечивали устойчивую связь с кораблями в любой точке Мирового океана.

В подразделениях связи выросло немало мастеров военного дела, подлинных асов эфира. Среди них мичманы В. Г. Филимоненков, Д. М. Яловега, И. Ф. Павлюченков. Виктор Григорьевич Филимоненков, например, стал мастером спорта СССР, трехкратным чемпионом Вооруженных Сил СССР по радиоспорту. Сам он воспитал десятки первоклассных специалистов, спортсменов-разрядников.

Существенный вклад в развитие связи на флоте внесли адмиралы и офицеры Н. И. Трухнин, Н. И. Попадьин, И. Н. Ерофицкий, В. А. Анисимов, Ю. Д. Белинский, И. Е. Корытный, В. Я. Кубланов, В. В. Дорофеев, В. А. Лаевский, Г. А. Терехин и другие.

Постоянно совершенствуется большой и сложный организм флотского тыла. Составляющие его воинские и трудовые коллективы, обеспечивая повседневную деятельность флота, свои основные усилия сосредоточивают на повышении боеспособности

и боеготовности его сил.

Немалая заслуга в послевоенном развитии тыловых органов адмиралов и офицеров И. А. Поликарпова, В. И. Петрова, П. З. Буканя, В. Г. Стройко, Ю. М. Самарина, В. А. Волкова, Г. П. Дьяконова, Д. А. Мамонова и других.

В годы революции в военном деле коренные, качественные изменения произошли на вспомогательном флоте. Ныне он располагает современными плавучими доками и мастерскими, танкерами, транспортами и ледоколами, кабельными и другими судами специального назначения, аварийно-спасательными средствами. Это позволило ему вместе с основными силами флота выйти на просторы Мирового океана.

Экипажи многих судов обеспечения постоянно решают свойственные им задачи в самых различных океанских районах. Они успешно овладевают новой техникой, неустанно совершенствуют способы производства ремонтных и спасательных работ и доставки материальных средств на боевые корабли и в гарнизоны. Своим напряженным трудом они приумножают славные традиции вспомогательного флота, в развитии которых большую роль сыграли такие ветераны флотского тыла, как Н. В. Павлов, Н. И. Кольцов, Б. И. Белов, У. А. Быков, В. П. Филиппов, В. Н. Брюшинин.

В конце 50-х годов на вспомогательном флоте развернулось движение ударников и коллективов коммунистического труда. Первым это высокое звание в 1969 г. завоевал экипаж танкера «Нарва». В последующие годы этой чести удостоились многие коллективы. В их числе экипаж большого морского танкера "Генрих Гасанов". Он занесен в Книгу почета Краснознаменного Северного флота и областную Книгу почета, награжден переходящим Красным знаменем Военного совета и президиума профсоюзного комитета флота, Почетной Ленинской грамотой в честь 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина.

В числе передовых и экипаж большого морского танкера «Волхов». Он впервые в Военно-Морском Флоте освоил одновременную заправку четырех кораблей на ходу. Рейсом мастерства можно назвать плавание «Волхова» во время маневров «Океан». За отличное выполнение заданий командования, высокие показатели в труде и учебе экипаж танкера награжден Почетной Ленинской грамотой в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и занесен в Книгу почета Краснознаменного Северного флота.

Всем необходимым располагает для решения своих задач аварийно-спасательная служба флота. В ее составе — новейшие спасательные, судоподъемные и противопожарные суда. Они

комплектуются хорошо подготовленными специалистами, самоотверженно выполняющими свой долг. Экипажи этих судов не раз проявляли в трудных ситуациях мужество и воинскую доблесть. Так, например, было в октябре 1958 г., когда в штормовую погоду выбросило на мель транспортное судно. В опасных условиях моряки заделали пробоины, завели тросы и тремя буксирами сняли с мели пострадавшее судно.

На флоте подготовлено немало высококвалифицированных водолазов. Еще в 1948 г. глубоководник старшина 1-й статьи Григорий Лавренок достиг глубины, на которую в тот период не погружался никто в Военно-Морском Флоте. Один из его учителей мичман Н. Е. Обыденнов в течение двадцатилетней службы на флоте проработал под водой семь тысяч часов. Его ратный труд был отмечен двумя орденами Красной Звезды.

В 1952 г. рекордной глубины достигли старшина 2-й статьи Николай Мартовский и ветеран войны, прославленный герой студеных глубин старший водолазный специалист И. В. Швец, удостоившийся многих государственных наград.

17 лет служит на спасательных кораблях водолаз мичман Н. И. Михайленко. Свыше четырех тысяч часов провел он под водой, выполняя самые сложные работы в рискованных условиях. Однажды водолаз обнаружил на морском дне, вблизи причалов и поселка шесть авиационных бомб. Опытный специалист, рискуя жизнью, устранил опасность, угрожавшую населенному пункту.

Флотские спасатели в учебных плаваниях и в базах неустанно повышают свою боевую выучку, учатся тому, что необходимо в современной войне.

Многое делают во имя высокой боеспособности флота коллективы автобронетанковой, морской инженерной и других служб. Постоянно улучшается торговое и бытовое обслуживание воинов и членов их семей.

На флоте проявляется большая забота о здоровье североморцев. В гарнизонах, в частях и на кораблях трудится большой отряд высококвалифицированных врачей, фельдшеров, медсестер и других специалистов. Плодотворный труд многих из них отмечен государственными наградами.

Правофланговым медицинским учреждением флота по праву вчитается главный госпиталь. Он объявлен отличным, многие годы с честью носит высокое звание коллектива коммунистического труда.

В послевоенные годы на флоте плодотворно трудились генерал-майоры медицинской службы И. Т. Ципичев, А. Б. Занданов, заслуженные врачи РСФСР полковники медицинской службы А. В. Коньков, В. П. Козлов, офицеры Д. П. Зуихин, В. Я.

Сидоров, А. И. Михайлов, В. Д. Наставив, К. М. Тротнихин, В. Д. Шевченко и Другие.

Яркую страницу летописи флота составляют славные трудовые дела флотских строителей. Работая в тяжелых природных условиях, они сооружают на заполярных берегах необходимые флоту различные объекты.

В послевоенный период во флотских базах и гарнизонах построено немало жилых домов, школ, культурно-просветительных и бытовых учреждений. Это североморские строители впервые за Полярным кругом возвели девятиэтажные, а затем и двенадцатиэтажные здания, соорудили самые северные в стране кинотеатр широкоформатного фильма, плавательные бассейны, хлебозавод, почтамт, торговые центры.

В организацию капитального строительства на Северном флоте вложен большой труд таких генералов и офицеров, как Е. Н. Барковский, Б. С. Фулик, Б. Л. Лившиц, С. А. Спирин, А. Е. Мегедь, О. К. Аникаыов, В. М Закиматов, Н. В. Анфимов, А. Д. Семенчук, Г. Н. Карев, Ю. В. Чумаченко, Г. М. Гайдук.

В строительных коллективах флота родилось немало прогрессивных методов работ и патриотических начинаний. За внедрение этих методов в практику такие ветераны флотских строек, как заслуженные строители РСФСР В. М. Гулак, Н. П. Купряков, В. И. Холодков, удостоены медалей ВДНХ. Коллектив Северовоенморстроя неоднократно выходил победителем во всесоюзном и всеармейском социалистическом соревновании, ему дважды присуждалось переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Школа воспитания

Одна из важнейших особенностей послевоенной жизни и деятельности североморцев — постоянное совершенствование партийно-политической работы на кораблях и в частях. Революция в военном деле, техническое перевооружение флота, возрастание его роли в обороне страны обусловили повышение требований к морально-боевой, идейно-политической и психологической подготовке личного состава, наполнило новым содержанием задачи командиров, политорганов, партийных и комсомольских организаций по идеологической закалке воинов, воспитанию их в духе пламенного советского патриотизма и пролетарского интернационализма, беззаветной верности социалистической Родине, готовности самоотверженно защищать ее государственные интересы, великие завоевания социализма. С самого начала военно-технической революции партполитработа на флоте была подчинена мобилизации личного состава на глубокое освоение новых кораблей, самолетов, оружия и

технических средств, на повышение боевой готовности, качества оперативной, боевой и политической подготовки североморцев, на формирование у них выдержки, высокого духовного настроя, максимальное использование для этого благоприятных условий длительных плаваний и дальних полетов в различных районах Мирового океана. При этом все более усиливалась военно-техническая пропаганда, строившаяся с учетом особенностей всех категорий личного состава. Уже 3 июня 1945 г., например, флотская газета отвела целую страницу материалу о ракетной технике, об истории ее создания и развития в нашей стране. Со временем на флоте сложилась стройная система военно-технической пропаганды. Создан ее совет, направляющий работу университетов технических знаний, соответствующих секций агитпропколлективов, комиссий по рационализации и изобретательству, технических кружков и лекториев. Широкое распространение получили викторины "Знай свой корабль", "Технический бой", а также "дни специалиста". Политическое управление и политические отделы обобщают и распространяют лучший опыт этой работы, выступают с необходимыми рекомендациями.

Постоянно обогащается новым содержанием и новыми формами идейно-политическое воспитание воинов. Это способствует комплексному решению его задач, достижению сплава знаний, убеждений и практического действия. Высокой эффективностью, например, отличаются организуемые партийно-комсомольским активом звуковые письма воинам от их родителей, жен и детей. Особенно сильное впечатление они оставляют в океанских плаваниях. На многих кораблях во время походов ведутся тетради, озаглавленные "Дума о Родине". В них моряки выражают свои сокровенные мысли, чувства и стремления. Эти записи позволяют каждому участнику похода еще острее ощутить свою любовь к Отчизне, глубже осмыслить высокие цели, которым служит советский воин.

Большой действенностью отличаются также постоянная и своевременная информация личного состава о положении в стране, в мире и на корабле, обсуждение просмотренных кинофильмов и диспуты по прочитанным книгам, передача по корабельной трансляции исторических справок, связанных с маршрутом похода, торжественные церемонии при прохождении районов, где русские и советские моряки совершили героические подвиги.

На флоте большая забота проявляется о совершенствовании системы и качества политической учебы во всех ее формах, о подборе преподавателей, пропагандистов и руководителей групп.

Немало делается для повышения научного уровня и эффективности идеологической работы, глубокого раскрытия великой революционно-преобразующей силы марксизма-ленинизма, для усиления наступательности пропаганды и агитации, борьбы с подрывной деятельностью империализма против реального социализма, аргументированного разоблачения буржуазных фальсификаторов истории Советского Союза и второй мировой войны. На этой основе ведется воспитание личного состава в духе высокой политической бдительности, готовности в любую минуту выступить на защиту Советской Родины и ее всемирно-исторических завоеваний.

Большое внимание командование и политическое управление Северного флота, политорганы соединений уделяют воспитанию воспитателей, и прежде всего такого звена, как командиры кораблей и частей, их заместители по политчасти. При этом акцент делается на обеспечение личной примерности командно-политического состава в службе, на повышение его активности в воспитательной работе, на вооружение руководителей навыками организации партийно-политического влияния на все стороны жизни, учебы и службы людей, законами психологии, умением сплачивать воинские коллективы, создавать обстановку для поддержания делового настроя, успешной деятельности, особенно в длительных походах, во время многодневных учений, выполнения сложных заданий. Действенность всей этой работы выражается, в частности, в активном участии коммунистов-руководителей в идеологическом воспитании североморцев. Они регулярно выступают перед личным составом с докладами и лекциями на актуальные общественно-политические темы, по проблемам военно-политической обстановки и идеологической борьбы, по вопросам, подсказанным жизнью корабля, части.

В центре внимания Военного совета, политического управления, политических отделов и парторганизаций флота — выполнение рекомендаций VI Всеармейского совещания секретарей первичных партийных организаций. В повышении активности, качества и действенности партийной работы большое значение придается идеологической закалке коммунистов, организационному укреплению партийных организаций, повышению их боевитости. Они пополняются главным образом за счет военнослужащих ведущих специальностей, от которых больше всего зависит боеспособность и боеготовность кораблей и частей. Внутрипартийная работа направляется на то, чтобы каждый коммунист был мастером своего дела, отличником боевой и политической подготовки, занимал активную жизненную позицию, показывал пример дисциплинированности и

организованности, сознательного отношения к выполнению воинского и общественного долга.

Важнейшая область партполитработы на флоте — военно-патриотическое воспитание новых поколений моряков, пропаганда славных боевых традиций Советских Вооруженных Сил, героики североморцев, внесших достойный вклад в достижение Победы в Великой Отечественной войне. В арсенале форм этой большой работы — тематические вечера, лекции и беседы, написание историй частей и кораблей, публикации флотской печати, встречи с ветеранами войны, посещение мест боев и многое другое. Большой размах среди североморцев получило движение за право называться последователями лучших специалистов, наиболее отличившихся в годы Великой Отечественной войны.

Большую роль в воспитании воинов на героике играют Музей Северного флота и созданные в соединениях, частях, военных организациях и на предприятиях музеи, комнаты боевой и трудовой славы. В сборе экспонатов для них и оформлении экспозиций принимала участие сотни энтузиастов коммунистов и комсомольцев. Музей флота открылся в октябре 1946 г. Первым его начальником был капитан 3 ранга Ф. П. Драчков. Музей пользуется широкой популярностью не только среди североморцев, но и трудящихся области. Помимо экскурсий здесь проводятся встречи с участниками обороны советского Заполярья, беседы о боевых традициях флота и политические занятия, прием в пионеры и сборы пионерских отрядов.

Располагают богатым материалом и созданные в последующие годы музеи подводников и авиаторов, многие комнаты боевой славы. Здесь обычно берет начало боевое становление молодых матросов, сюда по традиции приходят моряки перед выполнением ответственных учебных задач и заданий командования.

Североморцы бережно, с любовью хранят все, что связано с боевой славой флота. Одним из первых сооружений, увековечивших память героев, стал обелиск "Героям-подводникам Северного флота" в Полярном, сооруженный в 1944 г. по проекту Л. Е. Кербеля, ныне известного советского скульптора. В 1969 г. в городке авиаторов была открыта аллея Боевой славы. Здесь установлены бюсты Героев Советского Союза — летчиков Северного флота и пионера освоения космоса Ю. А. Гагарина, чей путь военного летчика начинался на Северном флоте. Эти памятники — творение рук самодеятельных скульпторов, трудившихся под руководством офицера-политработника Э. И. Китайчука, заслуженного работника культуры РСФСР.

Во флотских гарнизонах и военных городках установлены памятники А. Г. Головко, Б. Ф. Сафонову, Ф. А. Видяеву.

В Североморске на глыбе гранита возвышается фигура воина-строителя с отбойным молотком в руке. Создатель этого оригинального, выразительного памятника — младший сержант Т. К. Хайров.

Главным памятником на флоте стал установленный во флотской столице величественный бронзовый монумент героям-североморцам, созданный по проекту скульптора В. Г. Нероды и архитектора А. Н. Душкина при участии А. А. Шашкова.

Не только на суше, но и в море есть места, священные для памяти поколений. Так, приказом командующего Краснознаменным Северным флотом объявлены координаты мест героической гибели сторожевого корабля «Туман», ледокольного парохода "А. Сибиряков" и летчика гвардии подполковника Б. Ф. Сафонова. Эти точки нанесены на карты, имеющиеся на любом корабле.

И поныне живет обычай, родившийся в годы Великой Отечественной войны, когда ряд подводных лодок Северного флота получил комсомольские наименования. В послевоенное время одному из подводных атомоходов было присвоено имя "Ленинский комсомол". Среди современных кораблей, пришедших на смену старым, отслужившим свой срок, есть эсминец "Московский комсомолец", противолодочный корабль "Архангельский комсомолец", подводные лодки "Ярославский комсомолец", "Челябинский комсомолец" и другие. Служить на такие корабли комсомольские организации областей посылают своих лучших представителей. Среди допризывников ведетˆ ся соревнование за это почетное право.

На флоте соблюдается преемственность и других славных имен кораблей времен войны. «Красногвардеец» — так называлась гвардейская Краснознаменная подводная лодка «Д-3», уничтожившая немало фашистских судов и боевых кораблей. Теперь это имя носит могучий подводный атомоход. Его экипаж с честью продолжает счет славных дел своих героических предшественников. Корабль неоднократно завоевывал призовые места в состязаниях на первенство Военно-Морского Флота. Ему присвоено гвардейское звание. Экипаж лодки занесен в Книгу почета флота. Атомоход в дни празднования 50-летия Великого Октября награжден Памятным знаменем ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.[339]

Имя легендарного сторожевика «Туман», вступившего в схватку с тремя фашистскими эсминцами и погибшего в этом бою, было присвоено новому кораблю Северного флота. Эстафету

доблестного служения Родине принял от своего героического предшественника противолодочный корабль «Гремящий». Его экипаж унаследовал не только Гвардейский флаг прославленного корабля, но и его замечательные традиции, которые приумножаются новыми поколениями моряков эсминца.

Ряд боевых кораблей и вспомогательных судов Краснознаменного Северного флота назван в честь героев Великой Отечественной войны — Ф. А. Видяева, А. Г. Головко, М. И. Гаджиева, В. П. Дрозда, В. Н. Котельникова, И. Ф. Кучеренко, Г. Е. Лекарева, Д. А. Лысова и других.

Послевоенные годы характерны дальнейшим упрочением животворных связей североморцев с трудящимися страны. Командование флота, политорганы, партийные и комсомольские организации большое внимание уделяют дальнейшему укреплению этой традиционной дружбы и шефских связей. Над кораблями и частями флота шефствуют трудовые коллективы Московской, Мурманской, Архангельской, Челябинской, Ярославской и других областей, многих городов страны. Давняя дружба связывает Северный флот с москвичами, ленинградцами, воронежцами, ярославцами, с местными партийными, советскими и комсомольскими организациями, предприятиями и учреждениями, совхозами и колхозами, торговым и рыболовным флотом Севера. Крепнет и развивается шефство Ленинского комсомола над североморцами. Флот регулярно посещают делегации комсомольских организаций многих городов и областей.

Особенно тесны и многообразны эти связи с трудящимися Мурмана и Архангельской области. Представители трудовых коллективов — частые гости на кораблях и в частях, а североморцы — на судах, предприятиях и в учреждениях. Партийные и советские работники, ученые, передовики производства, ветераны войны и труда регулярно выступают перед военными моряками. Член ЦК КПСС, первый секретарь Мурманского обкома КПСС В. Н. Птицын, председатель облисполкома А. П. Зазулин, член ЦК КПСС, первый секретарь Архангельского обкома КПСС Б. В. Попов, председатель облисполкома В. М. Третьяков и другие партийные и советские работники принимают активное участие в работе партийных организаций флота, часто встречаются с личным составом кораблей и частей.

На Северном флоте, как и во всех Вооруженных Силах, несут службу представители самых различных национальностей страны. И все они, как и в годы тяжелых испытаний Великой Отечественной войны, живут дружной, сплоченной боевой

семьей, с честью и: достоинством выполняют свой священный воинский долг.

Командиры, политработники, партийные и комсомольские организации, видя в этой священной дружбе неиссякаемый источник дальнейшего укрепления боевой мощи флота, постоянно заботятся: о том, чтобы она еще более крепла и развивалась. На кораблях и в частях проводятся дни союзных республик. Перед личным составом выступают представители народов СССР, они рассказывают о достижениях своих земляков в строительстве коммунизма. Организуется демонстрация кинофильмов. Особенно широкий размах эта работа приобрела в связи с 60-летием образования Союза ССР.

В борьбе за эффективность партполитработы большое внимание уделяется улучшению стиля работы, активности и боевитости политического управления и других политорганов флота, совершенствованию подготовки кадров политсостава. Большую школу партийно-политической работы на флоте прошли адмирал П. Н. Медведев, вице-адмиралы И. Ф. Аликов, С. С. Бевз, Н. П. Дьяконский, Р. Н. Лихвонин, контр-адмиралы С. П. Варгин, Э. Ю. Зимин, Я. А. Гречко, В. А. Андриевский, Н. П. Батуров, Г. С. Беляшов, А. И. Дьяченко, С. С. Иванов, А. В. Марков, В. Т. Поливанов, П. И. Ровный, К. Т. Серин, А. В. Сидоренко, другие политработники.

Значительную роль в жизни североморцев играет флотская печать. Она служит действенным средством политического и воинского воспитания личного состава, активным помощником воинов в решении стоящих перед ними больших и ответственных задач. В 1967 г. немалые заслуги в этой работе газеты флота "На страже Заполярья" были отмечены орденом Красной Звезды. В редакции и издательстве газеты, которую ныне редактирует А. А. Адеков, после войны плодотворно трудились Н. И. Юдин, М. Е. Овчаров, Е. А. Коровин, Б. Л. Дубинин, Г. А. Карев, В. В. Лаврентьев, И. И. Лебеденко, М. И. Хаметов, В. А. Ткачев, А. П. Поздняков, Э. М. Кальянов, В. М. Светличный, П. В. и М. С. Рыжаковы и многие другие журналисты и полиграфисты.

При флотской газете с 1957 г. работает литературное объединение. Для многих североморцев, пробующих свои силы в поэзии и прозе, оно служит добрым наставником. Здесь начинался творческий путь Станислава Панкратова, Валентина Сафонова, Владимира Матвеева, Леонида Крейна, Александра Золототрубова. Анны Аксеновой, Николая Рубцова, Ильи Кашафутдинова, Бориса Романова, Анатолия Парпары, ставших профессиональными литераторами, членами Союза писателей СССР.

Боевыми отрядами идеологического и эстетического воспитания: североморцев являются Драматический театр и Ансамбль песни и пляски флота. Продолжая свои славные традиции, сложившиеся в годы войны, эти творческие коллективы достигли значительных высот в творческом росте и с честью оправдывают свое благородное назначение.

Во флотском театре шло становление таких мастеров сцены, как народный артист И. Б. Шойхет, который многие годы был его художественным руководителем, народные артисты РСФСР А. Ф. Найчук и С. М. Простяков, заслуженные артисты С. Г. Аханов, В. С. Затепякина, К. И. Липатов, И. Г. Москалевский, С. С. Садиков, С. М. Скворцов.

Более двадцати лет возглавляет Ансамбль песни и пляски заслуженный деятель искусств РСФСР подполковник Б. М. Победимский. Своим незаурядным искусством популярность и любовь зрителей завоевали ветераны творческого коллектива заслуженный артист РСФСР В. Х. Подовинников, артисты В. Д. Антоненко, П. И. Бондарев, В. И. Нестеров, А. И. Цымбал, В. В. Чернобыль. В 1981 г. ансамбль стал лауреатом премии Ленинского комсомола.

Флотские артисты — желанные гости на кораблях и в частях. Встречи с ними, спектакли и концерты делают досуг личного состава содержательным, позволяют ему приобщиться к подлинному искусству, которое учит жизни, помогает воину глубже осознать свою ответственность за защиту коммунистического созидания.

Искусство театра и ансамбля знакомо не только воинам флота и трудящимся Заполярья. Их творческие маршруты пролегли по всей стране. В год своего 25-летия театр приглашался в Москву, выступал на сцене Кремлевского Дворца съездов. Он успешно гастролировал в Польше и Чехословакии, Венгрии и ГДР. Во время заграничных походов отрядов североморских кораблей Ансамбль песни и пляски давал концерты в Норвегии и Швеции, в Канаде и во Франции. Выступая за рубежом, флотские артисты несут правду о нашей социалистической действительности, советском образе жизни, о миролюбивой политике КПСС и Советского государства.

Многогранная, целенаправленная партийно-политическая работа является одним из важнейших, решающих условий успешного функционирования сложнейшего флотского организма, совершенствования боевой подготовки личного состава, повышения боевой готовности кораблей и частей. Ее действенность особенно ярко проявляется во время учений и маневров. Так было, например, на маневрах «Океан», в ходе

которых действия сил Северного флота получили высокую оценку. Партполитработа на кораблях и в частях отличалась исключительной активностью и целеустремленностью. Главным ее содержанием было разъяснение ленинского учения о защите социалистического Отечества, внутренней и внешней политики Коммунистической партии и Советского правительства в тесной связи с конкретными задачами личного состава.

Высокий морально-психологический настрой личного состава был достигнут и во время учений Военно-Морского Флота, проводившихся в апреле 1975 г. Это помогло североморцам успешно выполнить ракетные, торпедные, артиллерийские стрельбы и другие боевые упражнения, отличиться высокой морской выучкой, возросшим тактическим и боевым мастерством.

Важнейшим проявлением высокого патриотизма и политической зрелости воинов флота служит широкий размах социалистического соревнования. Инициаторами замечательных начинаний обычно выступают коммунисты и комсомольцы. Словом и личным примером: они увлекают сослуживцев на славные дела.

Больших успехов североморцы добились в ходе эстафеты боевой славы в честь 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Инициатором ее выступил в июле 1964 г. экипаж подводного атомохода "Ленинский комсомол". В своем обращении ко всей армейской и флотской молодежи подводники, в частности, писали: "На звенящей волне студеного моря, у скалистых берегов седого Мурмана именем и честью ленинцев мы поклялись: "То, что отцы не допели, мы допоем. То, что отцы не построили, мы построим"… Героическая летопись отваги и мужества отцов наших: и старших братьев учит нас: подвиг совершают умелые, морально стойкие, идейно закаленные".[340]

Это начинание подводников, направленное на достижение новых успехов в боевой и политической подготовке, было поддержано всеми видами Вооруженных Сил и вызвало в армии и на флоте новую мощную волну социалистического соревнования.

В дни празднования 20-й годовщины Победы над фашистской Германией экипаж атомохода "Ленинский комсомол" с гордостью рапортовал Военному совету флота о выполнении своих обязательств. Подводная лодка с честью удерживала звание отличного корабля. Все члены экипажа стали отличниками боевой и политической подготовки, классными специалистами.[341]

В ходе эстафеты боевой славы советские воины еще более умножили замечательные традиции Вооруженных Сил,

порадовали любимую Родину новыми высокими показателями в учебе и службе, в дальнейшем повышении боевой готовности кораблей и частей.

Широкий размах получило на флоте соревнование в честь 50-летия Великого Октября. Оно помогло североморцам взять новые высокие рубежи в боевом совершенствовании. За отличные показатели в выполнении социалистических обязательств ряд частей и кораблей удостоился Памятных знамен ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.

Передовые позиции продолжал удерживать экипаж атомной подводной лодки "Ленинский комсомол". В ноябре 1968 г. комсомольской организации корабля за высокие показатели в соревновании" в честь 50-летия ВЛКСМ было вручено Памятное знамя Министерства обороны СССР и Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота.

В те дни экипаж подводной лодки "Ярославский комсомолец" удостоился Памятного знамени ЦК ВЛКСМ.

Воины флота достойно, с огромным воодушевлением отметили 100-летие со дня рождения В. И. Ленина. Приняв на себя повышенные социалистические обязательства, они выполняли их с честью и достоинством, проявив много творчества и упорства в достижении намеченных рубежей. Празднование знаменательного юбилея по времени совпало с маневрами «Океан». Это придало особую активность учебе воинов, их участию в соревновании-. В ходе маневров на кораблях и в частях развернулись патриотические движения: "За отличный итог каждого дня маневров", "Каждое боевое упражнение — на отлично". 21 и 22 апреля корабли плавали на сэкономленном топливе.

За высокие показатели в боевой и политической подготовке многие североморцы были награждены юбилейной медалью "За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина". Лучшие корабли и части удостоились Ленинских юбилейных Почетных грамот. В их числе атомный подводный ракетоносец, которому в честь знаменательного юбилея было присвоено имя "Ленинец".[342]

Успешно справились со своими обязательствами также экипажи крейсера «Мурманск», атомного подводного ракетоносца «Красногвардеец», ряд соединений и авиационных частей.

С огромным патриотическим подъемом воины готовились к встрече XXIV съ'езда КПСС. Экипаж атомохода «Ленинец» выступил тогда инициатором социалистического соревнования в Военно-Морском Флоте в честь этого исторического события в жизни партии и народа. Почин моряков передового корабля был

горячо поддержан всеми советскими военными моряками. Взяв новые высокие рубежи в боевом совершенствовании, они в напряженном ратном труде ознаменовали съезд родной партии замечательными достижениями в дальнейшем повышении могущества и боеготовности флота. В дни работы съезда экипаж атомохода «Ленинец» рапортовал об успешном выполнении всех своих высоких обязательств. Корабль сохранил звание отличного. Каждый классный специалист повысил свою классность на одну ступень. Атомоход на отлично выполнил пуски ракет. К открытию съезда 95 % экипажа составили отличники боевой и политической подготовки, 99 % — классные специалисты, 95 % спортсмены-разрядники. Моряки подводной лодки внесли в общефлотский фонд экономии несколько тысяч рублей, подали десятки рационализаторских предложений. Накануне XXIV съезда командир корабля своим приказом объявил имена лучших специалистов — достойных преемников и продолжателей боевых традиций Северного флота.

Вместе со всеми североморцами достойно встретили XXIV съезд партии флотские строители. Охваченные высоким трудовым энтузиазмом, они одержали победу в соревновании коллективов строителей Военно-Морского Флота.

Больших успехов в боевой и политической подготовке принесло североморцам социалистическое соревнование в честь 50-летия образования СССР. В канун славного юбилея лучшие корабли и части были награждены Юбилейными почетными знаками ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР. Этой чести удостоился, в частности, большой противолодочный корабль «Кронштадт». Подводному атомоходу (командир капитан 1 ранга В. В. Анохин), добившемуся высоких показателей в соревновании, было присвоено наименование "50 лет СССР". По итогам выполнения обязательств его объявили отличным кораблем. Экипаж решал учебные задачи только с высокими оценками. В дни подготовки к 50-летию образования СССР корабль, совершив подледное плавание к Северному полюсу, образцово выполнил сложные учебные задачи.[343] Многие моряки атомохода за воинскую доблесть, проявленную в дальних океанских походах, успешное освоение новой боевой техники удостоились орденов и медалей. В честь 50-летия шефства Ленинского комсомола над Военно-Морским Флотом комсомольской организации корабля было вручено Памятное знамя ЦК ВЛКСМ.

Все эти достижения позволили экипажу атомохода выступить инициатором социалистического соревнования в Вооруженных Силах под девизом "Отлично знать и содержать оружие и боевую

технику, мастерски владеть ими". Этот почин подводников нашел горячую поддержку советских воинов. Как и все они, североморцы, активно включившись в соревнование, успешно выполнили свои обязательства. Это явилось их достойным подарком к 40-летию родного Северного флота.

С честью сдержали свое слово и инициаторы этого патриотического движения. Каждый член экипажа атомной подводной лодки "50 лет СССР" значительно повысил свое боевое мастерство, стал классным специалистом. Почти все моряки корабля — отличники. Многие из них перевыполнили свои обязательства. Атомоход с высокими оценками выполняет учебные задачи.

Североморцы достойно отметили 30-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. В дни подготовки к этому знаменательному юбилею живой отклик у них. вызвало письмо Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева экипажу североморской отличной атомной подводной лодки.

"Участники Великой Отечественной войны, — писал Л. И. Брежнев подводникам, — гордятся, что их боевые подвиги продолжаются в повседневном ратном труде воинов семидесятых годов, в замечательных делах молодого поколения строителей коммунизма. Будьте всегда достойны их геройской славы и бессмертных свершений.

Для моряков флота, как и для всех воинов наших доблестных Вооруженных Сил, характерны высокие морально-боевые качества, коллективизм, дружба и товарищество, беспредельная преданность кашей ленинской партии и советскому народу. Продолжайте и впредь неустанно совершенствовать свою боевую выучку и политическую закалку, повышайте техническую и морскую культуру, в любых условиях образцово выполняйте свой сыновний долг перед Советской Родиной.

Желаю вашему экипажу, всем воинам достойно встретить 30-летие великой Победы. Выражаю уверенность в том, что личный состав Армии я Флота будет свято хранить и приумножать славные революционные и боевые традиции нашего народа и его Вооруженных Сил, бдительно стоящих на страже завоеваний социализма.

Спасибо за верную службу Родине".[344]

На прошедших с большим подъемом митингах воины флота выразили свою горячую благодарность партии и всему советскому народу за огромную заботу об армии и флоте и с новой силой подтвердили свое стремление с честью и достоинством оправдать их высокое доверие.

На состоявшихся в апреле 1975 г. учениях Военно-Морского

Флота североморцы, выполнив различные боевые упражнения, продемонстрировали высокое тактическое и боевое мастерство. [345]

Успешно прошла на флоте 100-дневная ударная боевая вахта в честь 30-летия великой Победы по инициативе личного состава кораблей и частей, носящих почетные наименования и звания гвардейских и удостоенных правительственных наград.

На кораблях и в частях к славному юбилею великой Победы увеличилось число отличников и классных специалистов, отличных подразделений и кораблей, еще больший размах приобрела пропаганда героических традиций Вооруженных Сил.

Все это явилось важным этапом соревнования воинов флота ш честь XXV съезда партии. Охваченные огромным патриотическим подъемом, они брали все новые и новые рубежи в своем ратном труде. В этом им помогли замечательные патриотические начинания, личный пример коммунистов и комсомольцев. Одним из значительных достижений воинов флота в предсъездовском соревновании явилось завоевание ими в 1975 г. 9 из 19 призовых мест в состязаниях на первенство Военно-Морского Флота. Передовые корабли и части, добившиеся лучших показателей в выполнении социалистических обязательств, были награждены Памятными вымпелами Военного совета КСФ.

Значительные успехи принесло воинам флота соревнование за достойную встречу 60-летия Великого Октября. Они завоевали в те дни ряд призов в состязаниях на первенство Военно-Морского Флота по тактической и огневой подготовке. Заметно пополнились ряды отличных кораблей и частей, подразделений, расчетов и боевых постов, отличников и специалистов высокого класса.

Годом ударного ратного труда стал для североморцев и год 60-летия Советских Вооруженных Сил. В феврале достижения многих из них были отмечены государственными наградами. В те памятные дни на флоте родилось немало новых патриотических начинаний. Комсомольцы с честью выполнили свои социалистические обязательства, взятые в честь 60-летия Ленинского комсомола.

Плодотворным для североморцев было и соревнование, развернувшееся в Военно-Морском Флоте по инициативе личного состава отличной атомной ракетной подводной лодки "60 лет Великого Октября". Этот передовой экипаж в ноябре 1978 г. обратился к советским военным морякам с призывом добиться, чтобы предстоявший учебный год стал годом улучшения всех качественных показателей ратного труда, дальнейшего

повышения боевой готовности кораблей и частей. Воины флота настойчиво добивались намеченных целей. Полностью выполнил свои обязательства и инициатор соревнования — экипаж атомного подводного ракетоносца "60 лет Великого Октября". Все курсовые задачи и боевые упражнения он выполнил с отличными оценками, добился значительного сокращения срока-приведения корабля в боевую готовность. На атомоходе в полтора раза увеличилось число мастеров военного дела, свыше 60 % экипажа составили специалисты первого и второго класса.

Воины флота горячо поддержали начинания экипажа тихоокеанского большого противолодочного корабля «Петропавловск», обратившегося ко всему личному составу Военно-Морского Флота с призывом развернуть социалистическое соревнование за достойную встречу 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Успешно завершив ударную вахту в честь ленинского юбилея, они вскоре торжественно отметили 35-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Во время подготовки к этому знаменательному событию дальнейшее усиление получила пропаганда славных боевых традиций Советских Вооруженных Сил, Северного флота. В те памятные дни, как и всегда, жизнь флота давала немало ярких примеров высокого патриотизма североморцев, их исключительного упорства и настойчивости в учебе, самоотверженности в выполнении воинского долга. В мае 1980 г. комсгрупорг военно-строительного подразделения Болатхан Уразов в критической ситуации пожертвовал своей жизнью ради спасения своих товарищей, оказавшихся в беде. ЦК ВЛКСМ наградил его посмертно знаком "Воинская доблесть". В сентябре того же года при выполнении своих служебных обязанностей мужество и отвагу проявили комсомольцы Александр Лисица и Альберт Шайхутдинов. Они награждены орденом Красной Звезды и знаком ЦК ВЛКСМ "Воинская доблесть".

Новый подъем творческой активности личного состава вызвала подготовка к XXVI съезду КПСС. Широкий отклик нашла инициатива экипажа североморского атомного подводного ракетоносца (командир капитан 1 ранга Г. А. Никитин), призвавшего личный состав Военно-Морского Флота добиться в предсъездовском соревновании дальнейшего повышения боевой готовности кораблей и частей.

Важнейшей частью подготовки к съезду явились отчеты и выборы партийных органов. Они вновь продемонстрировали тесную сплоченность коммунистов, всего личного состава флота вокруг ленинского Центрального Комитета КПСС, Политбюро ЦК КПСС, горячее одобрение и полную поддержку ими внутренней и

внешней политики Коммунистической партии и Советского правительства.

С большими достижениями в ратном труде встретили североморцы партийный форум. Значительно увеличилось число отличников боевой и политической подготовки, около 90 % личного состава стали классными специалистами. Североморские корабли и части завоевали почти половину призов Военно-Морского Флота. Шесть соединений и частей были объявлены передовыми в Военно-Морском Флоте. Экипаж крейсера «Киев» удостоился Вымпела Министра обороны СССР за мужество и воинскую доблесть, а подводная лодка «Ленинец» переходящего Красного знамени областного комитета партии.

Крейсер «Киев» в дни работы XXVI съезда находился в большом плавании. Экипаж направил тогда в адрес партийного форума рапорт, в котором доложил, что он на 57 % состоит из специалистов первого и второго класса, на 59 % из отличников учебы и службы, а 46 % групп и батарей подтвердили звание отличных; все боевые упражнения моряки корабля выполнили с отличными оценками, значительно сократили сроки приведения оружия и техники в боевую готовность. По итогам 1981 учебного года комсомольской организации «Киева» вручено переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ.

С честью выполнили свои социалистические обязательства также экипажи отличного крейсера «Мурманск», больших противолодочных кораблей "Маршал Тимошенко", "Адмирал Исаченков", «Жгучий», "Гремящий" и другие воинские и трудовые коллективы.

В состязаниях на первенство Военно-Морского Флота в 1980 г. североморцы вышли победителями по семи видам подготовки. Многие коллективы строителей досрочно выполнили задания пятилетнего плана.

Воины флота восприняли решения XXVI съезда КПСС как боевую программу своей практической деятельности. На кораблях и в частях развернулась разносторонняя работа по пропаганде и изучению материалов съезда, по мобилизации воинов на успешное выполнение задач, вытекающих из его решений для Вооруженных Сил. Этому немало способствовали сборы комсомольских работников Военно-Морского Флота, состоявшиеся в Североморске в мае 1981 г. В их работе приняли участие член ЦК КПСС, первый секретарь ЦК ВЛКСМ Б. Н. Пастухов и другие руководящие работники ЦК ВЛКСМ. С докладом, посвященным повышению активности и боевитости комсомольских организаций в выполнении вытекающих из решений XXVI съезда КПСС задач по усилению идейно-

политического, воинского и нравственного воспитания флотской молодежи, поддержанию высокой бдительности и боевой готовности, выступил член Военного совета — начальник политического управления Военно-Морского Флота адмирал А. И. Сорокин, ныне первый заместитель начальника Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота. В Североморском Доме офицеров состоялась встреча Б. Н. Пастухова с комсомольским активом ВМФ и воинами Североморского гарнизона, в которой приняли участие член Военного совета — начальник политуправления ВМФ адмирал А. И. Сорокин, командующий Краснознаменным Северным флотом адмирал В. Н. Чернавин, член Военного совета — начальник политического управления флота вице-адмирал Н. В. Усенко.

15 мая Б. Н. Пастухов вручил на вечное хранение комсомольской организации соединения подводных лодок, где помощником начальника политотдела по комсомольской работе капитан-лейтенант В. Телин, переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ за успехи в коммунистическом воспитании молодежи.

Большую мобилизующую роль сыграла также состоявшаяся в феврале 1982 г. XVIII комсомольская конференция флота. Выступивший перед делегатами член Военного совета — начальник политического управления Военно-Морского Флота вице-адмирал П. Н. Медведев отметил плодотворные усилия североморской комсомолии в борьбе за право подписать рапорт комсомола Вооруженных Сил XIX съезду ВЛКСМ, за дальнейшее повышение бдительности и боевой готовности и остановился на важнейших задачах комсомольских организаций, вытекающих из требований партии.

Важным этапом в выполнении воинами флота решений XXVI съезда КПСС по дальнейшему укреплению оборонного могущества страны стало социалистическое соревнование за достойную встречу 60-й годовщины образования СССР. Инициатором этого патриотического движения, развернувшегося под девизом "Мирному труду советского народа — надежную защиту!", в Военно-Морском Флоте выступил экипаж отличной атомной ракетной подводной лодки Северного флота, которой командует капитан 1 ранга В. А. Журавлев. Он с честью выполнил свои обязательства.

Североморцы в целом успешно завершили зимний период обучения. Побывавшие в апреле 1982 г. на Северном флоте главнокомандующий Военно-Морским Флотом Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков и член Военного совета — начальник политуправления ВМФ вице-адмирал П. Н. Медведев на подведении итогов учебы отметили плодотворные усилия

командиров, политорганов, штабов, партийных и комсомольских организаций в выполнении решений XXVI съезда партии, требований Министра обороны СССР, Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота об идейной закалке воинов, глубоком освоении ими современного оружия и боевой техники, дальнейшем укреплении дисциплины и организованности, всемерном повышении боевой готовности кораблей и частей. Среди воинских коллективов, добившихся наилучших результатов, — экипаж подводного атомохода, явившийся инициатором юбилейного соревнования, личный состав передового в Военно-Морском Флоте соединения подводных лодок, где начальником политического отдела был делегат XXVI съезда КПСС капитан 1 ранга С. Н. Беляев, экипажи подводных атомоходов «Красногвардеец», "Ленинец", крейсера «Мурманск», противолодочного крейсера «Киев», большого противолодочного корабля "Адмирал Исаков", сторожевых кораблей «Бессменный», "Задорный", тральщика "Коломенский комсомолец", многих воздушных ракетоносцев и других самолетов. В 1981 г. в состязаниях на первенство ВМФ североморцы заняли шесть первых мест, а в 1982 г. — семь. В 1982 г. четыре соединения и части объявлены передовыми в ВМФ.

Достойно встретили комсомольцы флота XIX съезд ВЛКСМ. В их рядах увеличилось число отличников боевой и политической подготовки, специалистов высокого класса. Более активной стала внутрисоюзная работа в комсомольских организациях, возросла их боевитость в борьбе за отличные показатели в учебе и службе.

Новый подъем политической и деловой активности североморцев вызвали решения майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС. Как и все советские люди, они горячо одобрили намеченную партией Продовольственную программу, направленную на дальнейший рост народного благосостояния, укрепление экономического и оборонного могущества страны. Стремясь делом ответить на постоянную заботу партии о благе народа, они умножили свои усилия в борьбе за всемерное повышение боевой готовности флота.

Все это явилось прочной основой для достижения новых, более весомых результатов в летний период обучения, успешного завершения учебного года, выполнения всех социалистических обязательств, принятых к 60-летию образования СССР. По итогам 1982 г. Краснознаменный Северный флот объявлен передовым в Военно-Морском Флоте.

Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ КХ В. Андропов в своей речи на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС сказал: "Агрессивные происки империализма вынуждают нас вместе с

братскими социалистическими государствами заботиться, и заботиться всерьез, о поддержании обороноспособности на должном уровне".[346] И североморцы, отчетливо сознавая всю опасность происков американского империализма и его партнеров по агрессивному блоку НАТО, взявших курс на обострение международной обстановки, неустанно трудятся над осуществлением стоящих перед флотом больших и ответственных задач, добиваются неуклонного повышения бдительности и боеготовности.

Член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов во время пребывания на КСФ, выступая перед североморцами, подчеркнул: "Неослабное внимание партия и правительство уделяют Краснознаменному Северному флоту. Усилиями советского народа флот продолжает развиваться и совершенствоваться на базе самых последних достижений научно-технического прогресса. Ваша задача — ответить делом на заботу Коммунистической партии и советского народа".[347] И личный состав флота направляет на это все свои усилия.

В замечательных патриотических делах по дальнейшему повышению боевой готовности кораблей и частей с новой силой проявляются горячая любовь североморцев к родной партии, их монолитная сплоченность вокруг ее ленинского Центрального Комитета.

Краснознаменный Северный флот, располагающий всем необходимым для надежной защиты государственных интересов Советской Родины, всегда на страже, всегда начеку.

Приложения

Хронология важнейших событий освоения Северного Ледовитого океана и истории Краснознаменного Северного флота:

XI в. — Первые плавания русских в Белом море и в Ледовитом океане.

1136 — Основание Архангельского монастыря в устье Северной Двины.

XIII в. — Освоение русскими Терского побережья (Кольский полуостров).

1320 — Морской поход русских в Северную Норвегию под руководством Луки и Малыгина.

1326 — Подписание договора между Русью и Норвегией о границе на Севере ("Разграничительная грамота").

1425 — Основание Соловецкого монастыря.

1496 — Морской поход русских в Северную Норвегию под командованием московских воевод Ивана Ляпуна и Петра Ушатого.

— Путешествие по морю от устья Северной Двины вокруг Скандинавии в Тронхейм (Норвегия) и Копенгаген (Дания) московского посланника Григория Истомы.

1500–1501 — Путешествие по морю из Северной Двины в Данию посланцев Ивана III Третьяка Долматова и Юрия Мануйлова.

XVI в. — Путешествие по Северному морю в Данию русского посланника Дмитрия Герасимова.

— Составление Дмитрием Герасимовым первого проекта Северного морского пути и первой карты берегов Ледовитого океана.

1547 — Основание Печенгского монастыря.

1550 — Постройка Кольского острога.

1570 — По указанию московского царя Ивана IV в районе Вологды началось строительство кораблей, предназначенных для действий на Белом и Балтийском морях.

1584 — Основание города Архангельска.

1590–1592 — Нападение шведов на Колу и сожжение ее.

1623 — Нападение шести датских (немецких) военных кораблей на Кольский острог.

1641–1642 — Поход отряда казаков под командованием Михаила Стадухина от устья Лены до Колымы.

1645 — Первое прямое плавание из устья Лены на реку Колыму группы судов во главе с Петром Новоселовым.

1648 — Семен Дежнев, выйдя из устья реки Колымы, впервые в истории обогнул восточную оконечность Азии и прошел из Ледовитого океана в Тихий.

1693 — Начало строительства военных кораблей на Соломбальской верфи (г. Архангельск).

1701 — Нападение шведской эскадры на Архангельск. Подвиг русского патриота Ивана Рябова.

1702 — Отряд кораблей из четырех судов под командованием Петра I совершил плавание из Архангельска в Нюхчи.

1705 — Экспедиция Федора Гордона на шняве «Меркуриус» на Новую Землю с целью поиска гавани для постройки крепости.

1725–1729 — Первая камчатская экспедиция во главе с В. И. Берингом и А. И. Чириковым для поиска морского пути в Америку.

1730 — Составление В. И. Берингом карты Северо-Восточной Азии и Чукотки по материалам первой камчатской экспедиции.

1733–1743 — Великая Северная экспедиция, проводившаяся под руководством В. И. Беринга и А. И. Чирикова с целью съемки побережья Ледовитого океана от устья Печоры до Берингова пролива и выяснения возможности плавания по Северному морскому пути.

1741–1742 — Первое описание Кольского залива и острова Кильдин морской экспедицией под руководством Винькова. Начало освоения Екатерининской гавани в Кольском заливе.

1755 — Письмо М. В. Ломоносова "О северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном", в котором впервые научно обосновывалась возможность прохода Северным морским путем из Атлантического океана в Тихий.

1765–1766 — Первая высокоширотная экспедиция по отысканию северо-восточного морского прохода от Шпицбергена к Берингову проливу, осуществленная под руководством В. Я. Чичагова.

— Нападение английских военных кораблей на Поморье и сожжение г. Кола.

— Экспедиция А. П. Лазарева на бриге "Новая Земля" с целью составления описи западного берега южного острова Новой Земли.

1821–1824 — Экспедиция Ф. П. Литке на бриге "Новая Земля" для составления карт западного и южного берегов Новой Земли и пролива Маточкин Шар.

1854 — Нападение английских военных кораблей на Соловецкий монастырь и г. Кола.

1898 — Постройка по инициативе С. О. Макарова первого в мире мощного ледокола «Ермак».

1899 — Первый поход С. О. Макарова на ледоколе «Ермак» в Арктику.

— Основание Александровского порта.

1901 — Второй поход С. О. Макарова на ледоколе «Ермак» в Арктику.

1912–1914 — Экспедиция Г. Я. Седова в Арктику на зверобойном судне "Св. Фока".

— Первая попытка сквозного плавания по Северному морскому пути с запада на восток, предпринятая Г. Л. Брусиловым на "Св. Анне".

1912 — Вторая попытка пройти Северным морским путем на восток, предпринятая В. А. Русановым на зверобойном судне «Геркулес».

1914–1915 — Гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач» впервые прошли за две навигации Северный морской путь с востока на запад.

1915 — Начало строительства Мурманского порта и Мурманской железной дороги.

— Сформирование на Севере партии траления, положившей начало созданию флотилии Северного Ледовитого океана.

1916 — Перевозка русских войск из Архангельска во Францию.

июнь — Приказом по морскому ведомству объявлено о сформировании флотилии Северного Ледовитого океана, предназначенной для защиты морских коммуникаций России на Севере.

20 октября (2 ноября) — Потопление эскадренным миноносцем «Грозовой» под командованием лейтенанта Коренева германской подводной лодки «U-56» в районе Вардё.

1917, ноябрь — Первый Всероссийский съезд военного флота в Петрограде, в работе которого участвовало 28 делегатов флотилии Северного Ледовитого океана.

4 декабря — I Делегатский съезд Мурманского отряда судов.

конец года — Прекращение военных действий на Северном театре.

1918, январь — II Делегатский съезд флотилии Северного Ледовитого океана.

6 марта — Высадка десанта морской пехоты с английского линейного корабля «Глори» в Мурманске. Начало иностранной интервенции на Севере.

июль — Формирование Северного фронта и Северо-Двинской речной флотилии.

— Принятие Советским правительством по инициативе В. И. Ленина обширного плана исследовательских работ в зоне

Арктического бассейна. 1–2 августа — Оборона Архангельска.

11 августа — Первый бой кораблей Северо-Двинской флотилии в районе Березника.

август — сентябрь — Бои на Северной Двине с интервентами.

конец года — Реорганизация и усиление Северо-Двинской флотилии.

1919, апрель — Содействие кораблей Северо-Двинской флотилии войскам Красной Армии.

1920, 20 февраля — Освобождение Архангельска частями Красной Армии.

21 февраля — Восстание революционных сил в Мурманске.

13 марта — Вступление частей Красной Армии в Мурманск. Конец интервенции на Севере.

март — По указанию В. И. Ленина организована Северная научно-промысловая экспедиция для изучения Белого и Баренцева морей.

25 апреля — Создание Морских сил Северного моря.

1921, 10 марта — Подписание В. И. Лениным декрета о создании плавучего морского научного института для изучения Арктического бассейна.

1922, май — Принятие решения о расформировании Морских сил Северного моря.

16 октября — Принятие Ленинским комсомолом на V Всероссийском съезде РКСМ шефства над Красным Флотом.

1923 — Основание первой советской полярной станции в проливе Маточкин Шар.

1924 — Начало использования авиации для ведения ледовой разведки в Арктическом бассейне. Пионеры воздушной разведки в Арктике — известные полярные летчики Б. Г. Чухновский и М. С. Бабушкин.

— Переход посыльного судна «Боровский» из Архангельска вокруг Европы и Азии во Владивосток.

— Первый поход из Кронштадта на Север крейсера «Аврора» и учебного корабля «Комсомолец».

1928, 24 мая — Дирижабль «Италия» во главе с Нобиле достиг Северного полюса.

1929 — Экспедиция на ледокольном пароходе "Г. Седов" под руководством О. Ю. Шмидта подняла советский флаг на Земле Франца Иосифа и организовала в бухте Тихая самую северную в мире геофизическую обсерваторию.

1932 — Экспедиция на ледокольном пароходе "А. Сибиряков" под руководством О. Ю. Шмидта впервые в истории за одну навигацию прошла Северным морским путем из Архангельска до Петропавловска-Камчатского.

17 декабря — Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление об образовании Главного управления Северного морского пути.

1933, 18 мая — Переход первой группы кораблей Краснознаменного Балтийского флота в составе двух эскадренных миноносцев, двух сторожевых кораблей и двух подводных лодок под командованием З. А. Закупнева из Ленинграда в Мурманск по Беломорско-Балтийскому каналу.

1 июня — Сформирование Северной военной флотилии (с постоянным базированием в Мурманске), положившее начало созданию Северного флота.

21 — 22 июля — Партийно-правительственная комиссия в составе К. Е. Ворошилова, С. М. Кирова и И.В. Сталина посетила корабли Северной военной флотилии, на буксирном пароходе «Буревестник» обошла Кольский залив и наметила места их базирования.

Сентябрь — Первый большой поход отряда кораблей флотилии, посещение ими г. Архангельска.

Октябрь — Сформирован отдельный дивизион подводных лодок, положивший начало подводным силам Северного флота.

Декабрь — Первая партийная конференция флотилии. Создание Драматического театра флотилии.

1934, 13 февраля — Пароход «Челюскин» при попытке пройти Северным морским путем был затерт льдами и погиб в Чукотском море. Экипаж судна во главе с начальником экспедиции О. Ю. Шмидтом высадился на льдину.

23 февраля — Первое награждение североморцев. Орденов и медалей СССР удостоилась большая группа участников перехода на Север.

3 апреля — Создание службы наблюдения и связи флотилии.

11 я 13 апреля — Экипаж «Челюскина» был снят с льдины и на самолетах доставлен на берег.

Май — Первое дальнее плавание отдельного дивизиона подводных лодок. Подводники достигли Нордкапа, а затем в Белом море отрабатывали учебные задачи.

28 июня — 20 сентября — Ледорез "Ф. Литке" во главе с В. Ю. Визе впервые в истории в течение одной навигации совершил переход по Северному морскому пути из Владивостока в Мурманск.

Сентябрь — Первая спартакиада флотилии.

1935, 6 августа — Посещение флотилии А. А. Ждановым и А. И. Микояном, которые на месте решили ряд вопросов строительства баз и укреплений, снабжения кораблей и частей.

— Вступление в строй главной базы Северного флота

Полярное и перевод в нее на постоянное базирование надводных кораблей и подводных лодок Северной военной флотилии.

— Первое плавание дивизиона подводных лодок под командованием К. Н. Грибоедова во льдах Карского моря. Участие в этом походе командующего Северной военной флотилией флагмана 1 ранга. К. И. Душенова.

1936 — Первая комсомольская конференция флотилии.

2 июля — 17 октября — Переход эскадренных миноносцев «Войков» (командир капитан 3 ранга М. Г. Сухоруков) и «Сталин» (командир капитан-лейтенант В. Н. Обухов) Северным морским путем из Кронштадта во Владивосток.

17 сентября — Прибытие из Ленинграда в Мурманск первых трех самолетов МБР-2, заложивших основу североморской авиации.

1937, 11 мая — Приказ Народного комиссара обороны о реорганизации Северной военной флотилии в Северный флот.

21 мая — Самолет "СССР Н-170", пилотируемый Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, высадил на лед вблизи Северного полюса группу советских специалистов: начальника геофизической станции "Северный полюс" И. Д. Папанина, гидробиолога П. П. Ширшова, магнитолога Е. К. Федорова и радиста Э. Т. Кренкеля.

18 — 20 июля — Первый трансарктический перелет из СССР в США через Северный полюс, предпринятый советскими летчиками В. П. Чкаловым, Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым да самолете АНТ-25.

18 июня — Вышел первый номер газеты Северного флота «Краснофлотец».

12 — 14 июля — Второй трансарктический перелет из СССР в США через Северный полюс, выполненный советскими летчиками М. М. Громовым, А. Б. Юмашевым и С. А. Данилиным на самолете АНТ-25.

31 июля — Гидрографические суда «Океан» и «Охотск» под руководством А. М. Лаврова совершили переход из Мурманска на Дальний Восток Северным морским путем.

1938, январь — Сформирована отдельная бригада подводных лодок Северного флота с местом базирования в Екатерининской гавани.

Февраль — Сформировано первое звено торпедных катеров флота.

19 февраля — Группа И. Д. Папанина снята с дрейфующей льдины "Северный полюс" гидрографическими судами «Таймыр» и «Мурман». Участие в этой операции североморских подводных лодок «Д-3», "Щ-402" и «Щ-404».

1939, апрель — Перелет из СССР в Северную Америку через Северную Атлантику, предпринятый советским летчиком В. К. Коккинаки на самолете «Москва». Участие в обеспечении этого перелета подводных лодок Северного флота «Щ-402», "Щ-403", «Щ-404» и «Д-2».

30 ноября — Начало советско-финляндской войны.

1 декабря — Овладение советскими войсками при содействии кораблей Северного флота Линахамари и Петсамо.

1940, 12 марта — Подписание в Москве мирного договора между СССР и Финляндией. В ходе этой войны за успешное выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм 72 североморца были награждены боевыми орденами и медалями.

5 августа — Переход подводной лодки «Щ-423» под командованием капитана 3 ранга И. М. Зайдулина по Северному морскому пути из Полярного во Владивосток.

1941, 22 июня — Вероломное нападение фашистской Германии на СССР. Начало Великой Отечественной войны. В этот день североморская береговая батарея № 221 уничтожила вражеский тральщик в Печенгской губе.

1941, 24 июня — Старший лейтенант Б. Ф. Сафонов, сбив фашистский самолет Хе-111, открыл боевой счет летчиков флота.

6 июля — Высадка кораблями Северного флота десанта в губе Западная Лица.

12 июля — Сторожевой корабль № 29 ("Бриллиант") впервые на Севере потопил фашистскую подводную лодку.

13 июля — Героический бой сторожевого корабля «Пассат» (командир старший лейтенант В. Л. Окуневич) с тремя фашистскими миноносцами.

14 июля — Подводная лодка «Щ-402» (командир старший лейтенант Н. Г. Столбов) открыла боевой счет подводников Северного флота, потопив фашистский транспорт.

— Высадка отрядом кораблей Северного флота десанта в составе стрелкового полка и батальона моряков на западный берег губы Большая Западная Лица.

2-15 августа — Создание Беломорской военной флотилии.

10 августа — Героический бой сторожевого корабля «Туман» (командир старший лейтенант Л. А. Шестаков) с тремя вражескими эскадренными миноносцами.

13 августа — Старшему сержанту В. П. Кислякову, первому на Северном флоте, присвоено звание Героя Советского Союза.

21 августа — Первый прорыв североморских подводников ("М-172", командир И. И. Фисанович) во вражеский порт Линахамари.

31 августа — Прибытие в Архангельск первого союзного конвоя в составе шести транспортов.

11 сентября — Первый боевой успех катерников флота — «ТКА-11» (командир капитан-лейтенант Г. К. Светлов) и «ТКА-12» (командир лейтенант А. О. Шабалин) в Варангер-фьорде потопили эскадренный миноносец и транспорт противника.

25 ноября — Первый на Северном флоте таран вражеской подводной лодки надводным кораблем — сторожевиком «Бриз» (командир старший лейтенант В. А. Киреев).

1942, 3 января — Создание отдельного дивизиона истребителей подводных лодок.

30 марта — Потопление эскадренным миноносцем «Гремящий» под командованием капитана 3 ранга А. И. Турина фашистской подводной лодки.

28 апреля — Высадка кораблями Северного флота на побережье Мотовского залива десанта в составе 12-й отдельной бригады морской пехоты и отряда разведчиков под общим командованием полковника В. В. Рассохина.

5 июля — Атака подводной лодки «К-21» под командованием капитана 2 ранга Н. А. Лунина фашистского линкора «Тирпиц».

14 июля — Гвардии подполковник Б. Ф. Сафонов был награжден посмертно второй медалью "Золотая Звезда" Героя Советского Союза.

15 июля — 14 октября — Переход лидера «Баку» и эскадренных миноносцев «Разумный» и «Разъяренный» из Владивостока в Кольский залив Северным морским путем.

31 июля — Создание Северного оборонительного района (СОР).

25 августа — Героический подвиг в Карском море ледокольного парохода "А. Сибиряков" в бою с фашистским тяжелым крейсером "Адмирал Шеер".

27 августа — Бой береговой батареи и сторожевого корабля № 19 ("Дежнев") у острова Диксон с тяжелым крейсером "Адмирал Шеер".

сентябрь 1942 — июнь 1943 — Переход отряда подводных лодок Тихоокеанского флота, переданных в состав Северного флота, в Заполярье через два океана и девять морей.

1943, 1 января — Потопление подводной лодкой «Л-20» вражеского транспорта «Муанса».

8 января — Потопление авиацией флота фашистского транспорта в районе мыса Кибергнес.

14 января — Авиация флота нанесла торпедный удар по конвою противника. Героический подвиг летчика капитана А. А. Баштыркова.

20 января — Набег лидера «Баку» и эсминца «Разумный» на коммуникации противника, потопление ими фашистского транспорта.

29 января — Авиация флота нанесла торпедный удар по конвою противника.

3-7 февраля — Совместные действия подводных лодок «К-3» и «К-22» на коммуникациях противника.

3 февраля — 6 апреля — Постановка мин сторожевыми катерами типа МО в Варангер-фьорде.

20 февраля — Прорыв подводной лодки «К-21» в бухту Воген.

27 марта — Набег отряда кораблей Северного флота на коммуникации противника.

29 марта — Совместные действия подводных лодок и авиации флота на коммуникациях противника. Высадка десанта на побережье губы Малая Волоковая. Героические действия отряда под командованием капитана А. Я. Юневича.

30 марта — Набег отряда кораблей на коммуникации противника.

25 апреля — Авиация флота в районе Конгс-фьорда потопила 3 вражеских судна. Героический подвиг летчика капитана В. Н. Киселева.

3 мая — Государственный Комитет Обороны принял решение о переводе на Север шести подводных лодок с Каспийского моря.

18 мая — Присвоение одной из подводных лодок типа М, построенной на средства комсомольцев, наименования "Ленинский комсомол".

2 июня — Прибытие в Архангельск шести подводных лодок с Каспия.

17 июня — Начало операции по выводу ледоколов из Архангельска в Арктику.

4 июля — Авиация флота нанесла удар по конвою противника в районе мыса Скальнес. Потопление вражеского транспорта.

15 июля — Потопление самолетами-торпедоносцами фашистского транспорта у Лаксе-фьорда.

23 июля и 7 августа — Авиация флота нанесла удары по аэродромам Свартнес и Луостари.

9 августа — Включение в состав Северного флота подводной лодки "Новосибирский комсомолец", построенной на средства комсомольцев и молодежи Новосибирской области. 14 ноября делегация области торжественно передала ее экипажу.

28 августа — Потопление подводной лодкой «С-101» у мыса Желания (Новая Земля) фашистской подводной лодки «U-639».

14 сентября — Удар североморской авиации по конвою

противника в районе мыса Кибергнес. Потопление двух танкеров.

21 сентября — Потопление торпедным катером «ТКА-15» транспорта противника.

27 сентября — Совместный удар авиации флота и 7-й воздушной армии Карельского фронта по аэродрому Луостари, в результате которого было уничтожено до 20 самолетов противника.

13 октября — Авиация флота нанесла удар по конвою в районе мыса Кибергнес.

22 октября — 18 ноября — Операция по выводу ледоколов из Арктики (конвой "АБ-55").

30 октября — В Полярное прибыли 5 тральщиков и 6 больших охотников за подводными лодками, совершивших трудный океанский переход из США.

12 ноября — Атака группой торпедных катеров конвоя противника в Варангер-фьорде. Потопление транспорта.

6-7, 9-12 декабря — Постановка мин катерами МО в Варангер-фьорде.

21 декабря — Высадка разведывательного десанта в районе Вадсё.

22 декабря — Атака конвоя противника торпедными катерами у острова Лилле-Эккерей. 1944,

15 января — 5 февраля — Первая операция Северного флота на коммуникациях противника ("РВ-1"), в которой участвовали авиация, подводные лодки, эскадренные миноносцы, катера и береговая артиллерия.

11 февраля — Удар североморской авиации по линейному кораблю «Тирпиц» в Альтен-фьорде.

20 февраля — 3 марта — Вторая операция на коммуникациях противника ("РВ-2").

1 марта — Сформирована бригада торпедных катеров Северного флота.

3 марта — Авиация флота атаковала конвой противника у острова Лилле-Эккерей.

6-7 марта — Высадка разведывательных групп на мысе Пикшуев.

8 марта — Высадка разведывательного десанта в заливе Малая Волоковая.

7 апреля — Удар авиации по конвою противника в районе Бек-фьорда.

1 апреля — На флоте создана бригада охотников за подводными лодками.

9 апреля — Атака группой торпедных катеров фашистского конвоя у острова Стуршер.

10-30 апреля — Третья операция на коммуникациях противника ("РВ-3").

23 апреля — Удар авиации флота по конвою противника в Варангер-фьорде. Героический подвиг летчика капитана И. Б. Катунина.

11 мая — Последовательные авиационные удары по конвою противника в Бек-фьорде.

13-14 мая — Удары авиации флота по конвою противника в районе Киркенеса.

16-31 мая — Первая операция группы подводных лодок на коммуникациях противника.

10-17 июня — Вторая операция группы подводных лодок на коммуникациях противника.

22 июня — В Полярном открыт памятник героям-подводникам, павшим в боях за Родину.

27-28 июня — Массированные удары авиации флота по порту Кир-кенес и по конвою противника на подходах к Печенгс-кой губе.

9-28 июля — Операция группы подводных лодок на коммуникациях противника во взаимодействии с разведывательной авиацией.

15 июля — Удары подводных лодок и торпедных катеров по конвою.

25 июля -6 августа — Переход из Англии четырех подводных лодок, полученных в счет репараций с Италии.

28 июля — Удар авиации флота по Киркенесу.

16-31 августа — Операция группы подводных лодок на коммуникациях противника во взаимодействии с разведывательной авиацией.

47-24 августа — Переход из Англии с очередным конвоем линейного корабля «Архангельск» и 9 миноносцев, полученных в счет репараций с Италии.

17 августа — Удар авиации флота по Киркенесу.

19 августа — Массированный удар четырех групп торпедных катеров по конвою противника в районе мыса Кибергнес.

5 сентября — Потопление тральщиком «Т-116» у острова Мона (Карское море) фашистской подводной лодки «U-344».

19 сентября — Выход Финляндии из войны.

23 сентября — Героический подвиг экипажа тральщика «Т-120» и его командира капитан-лейтенанта Д. А. Лысова.

25 сентября — Совместный удар торпедных катеров и авиации флота по конвою противника в Варангер-фьорде.

7 октября — 1 ноября — Петсамо-Киркенесская операция.

7 октября — Начало наступления 14-й армии Карельского

фронта.

9-10 октября — Высадка 63-й бригады морской пехоты на побережье залива Малая Волоковая. Начало наступления частей Северного оборонительного района на перешейке полуострова Средний.

11-12 октября — Удары по конвоям противника в Бек-фьорде и в районе Лангс-фьорда.

9-12 октября — Рейд сводного разведывательного отряда к мысу Крестовый и захват находившихся на нем фашистских батарей.

12-13 октября — Высадка десанта в порт Линахамари.

15 октября — Освобождение Печенги.

16 октября — Удар авиации флота по конвою противника. Героический подвиг командира 9-го гвардейского минно-торпедного полка подполковника Б. П. Сыромятникова.

18 октября — Высадка десанта в районе Суоловуоно и Аресвуоно.

21 октября — Атака торпедными катерами конвоя противника.

23 октября — Высадка десанта в Коббхольм-фьорде.

25 октября — Высадка десанта в Холъменгре-фъорде.

— Освобождение норвежского города и порта Киркенес.

26 октября — Набег отряда эсминцев на коммуникации противника. Артиллерийская бомбардировка порта Вардё.

1 ноября — Войска Карельского фронта, завершили освобождение

Печенгской области.

23 ноября — Прибытие в Архангельск конвоя «АБ-15». Закончилась операция по выводу ледоколов из Арктики.

5 декабря — Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении медали "За оборону Советского Заполярья".

9 декабря — Поиск подводных лодок противника отрядом кораблей в составе лидера «Баку» и пяти эскадренных миноносцев. Потопление фашистской подводной лодки «U-387».

1945, 3–5 января — Переход конвоя «БК-41» из Белого моря в Кольский залив. 16 января — Переход конвоя «КБ-1».

15 апреля — Расформирование Беломорской флотилии и создание Беломорского оборонительного района.

22 апреля — Переход конвоя «ПК-9». Потопление эсминцем "Карл

Либкнехт" вражеской подводной лодки «U-286».

9 мая — Торжественный митинг в Полярном в честь Победы над фашистской Германией.

13 мая — Парад кораблей Северного флота по случаю

победоносного окончания войны.

3 июня — Переход флота на положение мирного времени. Отмена

системы внутренних конвоев в Баренцевом море.

24 июня — Участие батальона героев-североморцев в Параде Победы в Москве.

апрель 50-е годы

1946 — Экспедиция ледокола "Северный полюс" с целью изучения высокоширотного варианта Северного морского пути.

1946, 16 октября — Открытие Музея Северного флота.

1947, 20 марта — Переименование газеты Северного флота «Краснофлотец» в "На страже Заполярья". С 1 августа 1947 г. она перешла на большой формат.

15 октября — Комсомол Москвы принял решение о шефстве над Северным флотом.

1948 — Экспедиция ледореза "Ф. Литке" с целью дальнейшего изучения высокоширотного варианта Северного морского пути.

1948, февраль — Первая послевоенная партийная конференция Северного флота.

Апрель — Первая послевоенная комсомольская конференция Северного флота.

50-е годы — Начало перевооружения флота на ракетное и ядерное оружие и перехода на атомную энергетику.

18 апреля — Главная база флота поселок Ваенга Указом Президиума Верховного Совета РСФСР переименована в город Североморск областного подчинения.

1953, май — Поход крейсера "Александр Невский" для участия в праздновании

1955 — Экспедиция ледореза "Ф. Литке" в неисследованные области Арктики.

— Первые старты баллистических ракет с советских подводных лодок.

1955, 22 сентября — Открытие памятника катерникам флота, героически погибшим в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

1956 — Поход отряда кораблей Северного флота с визитом дружбы в шведский порт Гётеоорг и в столицу Норвегии Осло.

ноябрь — Приказом командующего Северным флотом противолодочный корабль (командир гвардии старший лейтенант А. Попов-Лукин) объявлен отличным. Это первый отличный корабль на флоте.

1957, 31 мая — Подводная лодка, которой командовал капитан 3 ранга Р. Д. Эрлих, стала первым в подводных силах флота отличным кораблем.

1958 — Начало научной деятельности исследовательской подводной лодки «Северянка».

1958, 30 января — Учреждено переходящее Красное знамя Военного совета Северного флота.

август — сентябрь — Дружественный визит отряда кораблей флота в шведский порт Гётеборг и норвежскую столицу Осло.

9 октября — Обращение экипажа крейсера "Октябрьская революция" ко всем североморцам с призывом развернуть соревнование в честь XXI съезда КПСС.

Декабрь — Развертывание на флоте движения за звание ударников и бригад коммунистического труда.

1959, январь — Комсомольцы флота начади сбор металлолома на строительство тракторной колонны «Североморец». В течение 1959–1960 гг. из металлолома, собранного на флоте, были построены две тракторные колонны «Североморец», переданные труженикам сельского хозяйства Московской области.

26 января — Экипаж крейсера "Октябрьская революция" выполнил свое обязательство — к открытию XXI съезда партии был объявлен отличным.

28 января — В первичную партийную организацию авиаполка Северного флота поступило заявление от комсомольца Ю. А. Гагарина, будущего первого космонавта планеты, с просьбой принять его кандидатом в члены КПСС.

1 апреля — Учреждена Книга почета Северного флота.

Июль — Присвоение звания Героя Советского Союза первому командиру первого отечественного подводного атомохода капитану 1 ранга Л. Г. Осипенко.

декабрь — Вступление в строй флагмана ледокольного флота атомного ледокола «Ленин», открывшее новый этап в освоении Арктики и судоходстве по Северному морскому пути.

1960. 24 апреля — По инициативе комсомольцев началось движение воинов и трудящихся Североморска и других населенных пунктов за гарнизоны высокой флотской культуры, образцового порядка и дисциплины.

1961. 10 августа — Двадцатилетие героического подвига сторожевого корабля «Туман». Присвоение его славного имени одному из новых сторожевиков флота.

1962 — Арктический поход атомной подводной лодки под командованием капитана 3 ранга В. Н. Чернавина.

июль — Поход атомной подводной лодки "Ленинский комсомол" к Северному полюсу.

20 июля — Указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении экипажа подводной лодки "Ленинский комсомол" и

о присвоении звания Героя Советского Союза контрадмиралу А. И. Петелину, капитану 2 ранга Л. М. Жильцову и инженер-капитану 2 ранга Р. А. Тимофееву.

1963, 28 апреля — Посещение премьер-министром Революционного правительства Республики Куба Фиделем Кастро Рус кораблей Северного флота.

сентябрь — Подледное плавание и всплытие в географической точке Северного полюса атомной подводной лодки под командованием капитана 2 ранга Ю. А. Сысоева.

— Арктический поход атомной подводной лодки под командованием капитана 1 ранга А. П. Михайловского.

1964, февраль 20 июля — Присвоение А. П. Михайловскому и Ю. А. Сысоеву звания Героя Советского Союза.

— Опубликовано обращение экипажа атомной подводной лодки "Ленинский комсомол" ко всей армейской и флотской молодежи с призывом начать эстафету боевой славы в честь 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

октябрь — Дружественный визит отряда кораблей Северного флота в норвежский порт Тронхейм.

1965, 7 мая — Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Северного флота орденом Красного Знамени.

24 июля — Вручение Северному флоту ордена Красного Знамени.

10 декабря — Посещение первым в мире космонавтом Ю. А. Гагариным Краснознаменного Северного флота.

1966, февраль — март — Кругосветное плавание отряда атомных подводных лодок под командованием контр-адмирала А. И. Сорокина.

1967. 31 мая — 3 июня — Посещение Краснознаменного Северного флота Генеральным секретарем ЦК КПСС Л. И. Брежневым и членом Политбюро ЦК КПСС, Председателем Совета Министров СССР А. Н. Косыгиным.

1968, июль — Участие Краснознаменного Северного флота в учениях «Север».

1970 — Обращение экипажа атомной подводной лодки «Ленинец» к воинам Военно-Морского Флота с призывом развернуть социалистическое соревнование в честь XXIV съезда КПСС.

апрель — май — Участие Краснознаменного Северного флота в маневрах «Океан».

Май — Отряд североморских кораблей совершил визит дружбы на Кубу.

1971- Визит противолодочного корабля «Гремящий» и эсминца «Жгучий» в Осло и Роттердам.

1972, апрель — Ракетная подводная лодка (командир капитан 1 ранга С. Е. Соболевский) первой в Вооруженных Силах СССР награждена Вымпелом Министра обороны за мужество и воинскую доблесть.

12 декабря — Опубликовано обращение экипажа атомной подводной лодки "50 лет СССР" к воинам Вооруженных Сил с призывом развернуть социалистическое соревнование за отличное знание и содержание оружия и техники, мастерское владение ими.

1973, июнь — Празднование 40-летия Краснознаменного Северного флота.

1974, - 12–17 ноября — Визит отряда кораблей флота в Осло в связи с 30-летием начала освобождения Норвегии от фашистских захватчиков.

1975, 26 января — Опубликовано письмо Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева экипажу отличной атомной подводной лодки КСФ.

май — Визит отряда североморских кораблей в американский порт Бостон.

1976, ноябрь — Экипаж отличной атомной подводной лодки, где заместителем командира по политической части капитан 2 ранга А. В. Честикин, обратился к североморцам с призывом широко развернуть социалистическое соревнование за претворение в жизнь решений XXV съезда КПСС.

1977. 12–20 октября — Визит отряда кораблей флота в Осло.

1978,18–21 мая — Визит отряда кораблей флота во французский порт Бордо.

ноябрь — Экипаж атомной ракетной подводной лодки "60 лет Великого Октября" выступил инициатором социалистического соревнования в Военно-Морском Флоте под девизом "Бдительно стоять на страже завоеваний социализма, всемерно повышать боевую готовность и уровень воинского мастерства".

1980, 15 мая — В критической ситуации, пожертвовав своей жизнью, спас товарищей военный строитель комсгрупорг подразделения Болатхан Уразов. За совершенный подвиг он посмертно награжден знаком ЦК ВЛКСМ "Воинская доблесть".

Июль — По инициативе комсомольской организации атомной подводной лодки «Ленинец» североморцы заступили на ударную комсомольскую вахту под девизом "Родине, партии — ударный ратный труд, XXVI съезду КПСС — достойную встречу".

Сентябрь — За мужество и отвагу, проявленные при выполнении воинского долга, награждены орденом Красной Звезды комсомольцы Александр Лисица и Альберт Шайхутдинов. ЦК ВЛКСМ отметил их подвиг знаком "Воинская доблесть".

26 ноября — Экипаж атомной ракетной подводной лодки КСФ, которой командует капитан 1 ранга Г. А. Никитин, выступил инициатором социалистического соревнования в Военно-Морском Флоте в честь XXVI съезда КПСС.

декабрь — XX партийная конференция флота.

1981, 23 февраля — Рапорт личного состава флота XXVI съезду КПСС о выполнении высоких социалистических обязательств.

15-18 мая — Делегация ЦК ВЛКСМ во главе с первым секретарем ЦК комсомола Б. Н. Пастуховым посетила корабли и части флота. Б. Н. Пастухов вручил переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ комсомольской организации соединения подводных лодок, где помощником начальника политотдела по комсомольской работе капитан-лейтенант В. И. Телин, за успехи в коммунистическом воспитании молодежи.

октябрь — Коллектив Ансамбля песни и пляски Краснознаменного Северного флота удостоен премии Ленинского комсомола.

ноябрь — Комсомольская организация отличной подводной лодки "Ярославский комсомолец" выступила с призывом заступить на комсомольско-молодежную ударную вахту в честь XIX съезда ВЛКСМ. В комсомольских организациях флота развернулось соревнование за право подписать рапорт XIX съезду ВЛКСМ.

— Экипаж атомной ракетной подводной лодки (командир капитан 1 ранга В. А. Журавлев) выступил инициатором социалистического соревнования советских военных моряков за достойную встречу 60-й годовщины образования СССР.

1982, февраль — XVIII комсомольская конференция флота.

июнь — Комсомольский актив флота на своем собрании, обсудившем итоги XIX съезда ВЛКСМ и задачи комсомольских организаций кораблей и частей, принял решение пронести по морям и океанам как эстафету Военно-морской флаг прославленной Краснознаменной подводной лодки «К-21».

28 июля — 1 октября — 50-летие первого сквозного плавания из Архангельска по Северному морскому пути в одну навигацию ледокольного парохода "А. Сибиряков".

2-10 декабря — Официальный дружественный визит отряда кораблей флота в кубинские порты Гавана и Сьенфуэгос.

декабрь — Рапорт североморцев об успешном выполнении высоких социалистических обязательств, принятых в честь 60-летия образования СССР.

1983- По итогам 1982 г. Краснознаменный Северный флот объявлен передовым в Военно-Морском Флоте.

11-12 марта — Пребывание члена Политбюро ЦК КПСС, Министра обороны СССР Маршала Советского Союза Д. Ф. Устинова на Краснознаменном Северном флоте.

1 июня — 50-летие Краснознаменного Северного флота.

Руководящий состав Северного флота

Командующие:

Закупнев З. А. - командующий Северной флотилией (1933–1935);

Душенов К. И. - командующий флотилией (1935 — май 1937), командующий флотом (май 1937 — июнь 1938);

Дрозд В. П. (июнь 1938- июль 1940);

Головко А. Г. (26 июля 1940 — 4 августа 1946);

Платонов В. И. (4 августа 1946 — 23 апреля 1952);

Чабаненко А. Т. (23 апреля 1952 — 28 февраля 1962);

Касатонов В. А. (28 февраля 1962 — 2 июня 1964);

Лобов С. М. (2 июня 1964 — 3 мая 1972);

Егоров Г. М. (3 мая 1972 — 1 июля 1977);

Чернавин В. Н. (1 июля 1977 — 16 декабря 1981);

Михайловский А. П. (с 16 декабря 1981).

Члены Военного совета:

Байрачный П. П. - начальник политотдела (1935–1937);

Корниенко Д. И. (1938–1939);

Масалов Ф. Г. (1939);

Кулаков Н. М. (1939–1940);

Смирнов Н. К. (1940);

Николаев А. А. (1940–1945);

Кулаков Н. М. (1945–1946);

Заремба Н. П. (1946);

Алексеев В. П. (1947–1951);

Яковенко М. Г. (1951–1952);

Виноградов В. В. (1952–1956);

Аверчук С. И. (1956–1961);

Сизов Ф. Я. (1961–1974);

Сорокин А. И. (1974–1976);

Падорин Ю. И. (1976–1980);

Усенко Н. В. (с 1980).

Североморцы — Герои Советского Союза

Дважды Герои Советского Союза

ЛЕОНОВ Виктор Николаевич — лейтенант, командир 181-го особого разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.);[348] старший лейтенант, командир разведотряда Тихоокеанского флота (14 сентября 1945 г.).

САФОНОВ Борис Феоктистович — капитан, командир эскадрильи 72-го смешанного авиаполка (16 сентября 1941 г.); гвардии подполковник, командир 2-го гвардейского авиаполка (14 июня 1942 г.).

ШАБАЛИН Александр Осипович — капитан-лейтенант, командир торпедного катера (22 февраля 1944 г.); капитан-лейтенант, командир отряда торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).

Герои Советского Союза

АГАФОНОВ Семен Михайлович — старшина 1-й статьи, командир отделения 181-го особого разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.).

АДОНКИН Василий Семенович — капитан, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (22 января 1944 г.).

АЛЕКСЕЕВ Владимир Николаевич — капитан 2 ранга, командир дивизиона торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).

АСЕЕВ Георгий Сафронович — гвардии старший сержант, стрелок-радист 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

БАДЮК Михаил Михайлович — гвардии старшина, старший воздушный стрелок-радист 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).

БАЛАШОВ Вячеслав Павлович — капитан, командир звена 24-го минно-торпедного авиаполка (24 июля 1943 г.).

БАРЧЕНКО-ЕМЕЛЬЯНОВ Иван Павлович — капитан, командир разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.).

БАШТЫРКОВ Андрей Андреевич — гвардии капитан, командир звена 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1943 г.).

БОКИЙ Николай Андреевич — гвардии младший лейтенант, командир звена 2-го гвардейского авиаполка (24 июля 1943 г.).

ВОРОНИН Михаил Петрович — гвардии лейтенант, штурман звена 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).

БРОДЮК Владимир Владимирович — младший лейтенант, командир взвода разведки 2-го батальона 12-й бригады морской пехоты (5 ноября 1944 г.).

БУРМАТОВ Владимир Александрович — старший лейтенант, штурман 255-го истребительного авиаполка (31 мая 1944 г.).

БЫКОВ Василий Иванович — старший лейтенант, командир торпедного катера «ТКА-242» (5 ноября 1944 г.).

ВЕРБИЦКИЙ Михаил Константинович — капитан, командир звена 118-го разведывательного авиаполка (22 января 1944 г.).

ВОЛЫНКИН Илья Тихонович — капитан, заместитель командира эскадрильи 36-го минно-торпедного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

ГАВРИЛОВ Владимир Николаевич — гвардии сержант, воздушный стрелок-бомбардир 9-го гвардейского минно-

торпедного авиаполка (22 февраля 1943 г.).

ГАДЖИЕВ Магомет Имадутинович — капитан 2 ранга, командир дивизиона подводных лодок (23 октября 1942 г.).

ГАЛКИН Павел Андреевич — гвардии лейтенант, штурман звена 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (19 августа 1944 г.).

ГУЛЯЕВ Сергей Арсентьевич — капитан, командир эскадрильи 46-го штурмового авиаполка (22 июля 1944 г.).

ТУРИН Антон Иосифович — капитан 1 ранга, командир дивизиона эскадренных миноносцев (8 июля 1945 г.).

ДИДЕНКО Николай Матвеевич — гвардии старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

ЕЛЬКИН Леонид Ильич — капитан, командир эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (22 января 1944 г.).

ЖЕЛВАКОВ Иван Михайлович — старший лейтенант, командир звена торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).

ЗАЙЦЕВ Николай Иванович — гвардии старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).

ЗЮЗИН Сергей Дмитриевич — гвардии капитан 3 ранга, командир 2-го гвардейского дивизиона сторожевых катеров охраны водного района, главной базы (5 ноября 1944 г.).

ИВАННИКОВ Афанасий Иванович — капитан-лейтенант, командир тральщика «Т-115» (20 апреля 1945 г.).

КАТОРЖНЫЙ Иван Павлович — старннш сержант, помощник командира стрелкового взвода 125-го полка морской пехоты (5 ноября 1944 г.).

КАТУНИН Илья Борисович — капитан, заместитель командира эскадрильи 46-го штурмового авиаполка (31 мая 1944 г.).

КИСЕЛЕВ Василий Николаевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 24-го минно-торпедного авиаполка (24 июля 1943 г.).

КИСЛЯКОВ Василий Павлович — старший сержант, помощник командира взвода отдельной дегазационной роты (13 августа 1941 г.).

КИСОВ Анатолий Иванович — капитан-лейтенант, командир отряда 2-го дивизиона бригады торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).

КЛИМОВ Павел Дмитриевич — гвардии младший лейтенант, командир звена 2-го гвардейского истребительного авиаполка (24 июля 1943 г.).

КОВАЛЕНКО Александр Андреевич — гвардии капитан,

командир эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиаполка (14 июня 1942 г.).

КОЛОМИЕЦ Петр Леонтьевич — гвардии капитан, командир эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

КОЛЫШКИН Иван Александрович — капитан 2 ранга, командир дивизиона подводных лодок (17 января 1942 г.).

КОРШУНОВИЧ Сергей Григорьевич — капитан 2 ранга, командир дивизиона торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).

КОЧЕЛАЕВСКИЙ Юрий Петрович — гвардии капитан, штурман эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (31 мая 1944 г.).

КУРБАТОВ Георгий Дмитриевич — старшина 2-й статьи, командир отделения мотористов торпедного катера (5 ноября 1944 г.).

КУРЗЕНКОВ Сергей Георгиевич — капитан, помощник командира 78-го истребительного авиаполка (24 июля 1943 г.).

КУЧЕРЕНКО Иван Фомич — капитан 2 ранга, командир дивизиона подводных лодок (8 июля 1945 г.).

ЛАПШЕНКОВ Семен Васильевич — майор, командир эскадрильи 29-го авиаполка (31 мая 1944 г.).

ЛОЗОВСКИЙ Василий Михайлович — капитан-лейтенант, командир отряда бригады торпедных катеров (5 ноября 1944 г,).

ЛУНИН Николай Александрович — капитан 3 ранга, командир подводной лодки «Щ-421» (3 апреля 1942 г.).

ЛЯХ Борис Митрофанович — гвардии старший лейтенант, командир катера «МО-429» (5 ноября 1944 г.).

МАКАРЕВИЧ Сергей Антонович — гвардии капитан, помощник командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (31 мая 1944 г.).

МАРКИН Андрей Михайлович — сержант, воздушный стрелок 46-го штурмового авиаполка (31 мая 1944 г.).

НОВОСПАССКИЙ Леонид М1еонидович — гвардии старший лейтенант, командир катера «МО-423» (5 ноября 1944 г.).

ОРЛОВ Павел Иванович — гвардии капитан, заместитель командира эскадрильи 2-го гвардейского авиаполка (24 июля 1943 г.).

ОСЫКА Демьян Васильевич — капитан, помощник командира 46-го штурмового авиаполка (22 июля 1944 г.).

ПАВЛОВ Борис Тимофеевич — старший лейтенант, командир звена бригады торпедных катеров (5 ноября 1944 г.).

ПАВЛОВ Георгий Васильевич — майор, командир 46-го штурмового авиаполка (6 марта 1945 г.).

ПАЛАМАРЧУК Георгий Михайлович — старший лейтенант,

командир торпедного катера (22 февраля 1944 г.).

ПАНИН Павел Алексеевич — майор, командир 255-го истребительного авиаполка (22 января 1944 г.).

ПЕТРЕНКО Евгений Васильевич — капитан, командир эскадрильи 20-го истребительного авиаполка (19 августа 1944 г.).

ПИРОГОВ Владимир Васильевич — гвардии старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (22 февраля 1944 г.).

ПИСАРЕВ Геннадий Васильевич — капитан, штурман эскадрильи 36-го минно-торпедного авиаполка (6 марта 1945 г.).

ПОКАЛО Михаил Федорович — старший лейтенант, штурман звена 24-го минно-торпедного авиаполка (24 июля 1943 г.).

ПОКРОВСКИЙ Владимир Павлович — гвардии капитан, командир звена 2-го гвардейского истребительного авиаполка (24 июля 1943 г.).

ПШЕНИЧНЫХ Андрей Петрович — старший краснофлотец, разведчик 181-го особого разведывательного отряда (5 ноября 1944 г.).

РАССАДКИН Петр Алексеевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 255-го истребительного авиаполка (31 мая 1944 г.).

САХАРОВ Павел Иванович — капитан, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

СГИБНЕВ Петр Георгиевич — старший лейтенант, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (23 октября 1942 г.).

СЕЛЕЗНЕВ Петр Иванович — капитан, штурман эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (22 июля 1944 г.).

СИВКО Иван Михайлович — краснофлотец, боец 2-го отряда морской пехоты (17 января 1942 г.).

СИНИЦЫН Александр Николаевич — капитан, командир эскадрильи 46-го штурмового авиаполка (22 июля 1944 г.).

СКНАРЕВ Александр Ильич — гвардии майор, штурман 9-го гвардейского минно-торпедкого авиаполка (5 ноября 1944 г.).

СОРОКИН Захар Артемович — гвардии капитан, штурман 2-го гвардейского авиаполка (19 августа 1944 г.).

СТАРИКОВ Валентин Георгиевич — капитан-лейтенант, командир подводной лодки «М-171» (3 апреля 1942 г.).

СТРЕЛЬНИКОВ Василий Поликарпович — капитан, командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка (6 марта 1945 г.).

СТРЕЛЬЦОВ Виктор Сергеевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 95-го авиаполка (22 июля 1944 г.).

СУВОРОВ Родион Михайлович — капитан, заместитель командира эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (31

мая 1944 г.).

СЫРОМЯТНИКОВ Борис Павлович — гвардии подполковник, командир 9-го" гвардейского минно-торпедного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

ТАНСКИЙ Николай Георгиевич — гвардии старший лейтенант, командир катера «МО-424» (5 ноября 1944 г.).

ТАРАСОВ Алексей Кондратьевич — капитан, заместитель командира эскадрильи 20-го истребительного авиаполка (19 августа 1944 г.).

ТОРЦЕВ Александр Григорьевич — младший лейтенант, заместитель командира роты (22 февраля 1943 г.).

ТУРКОВ Николай Яковлевич — капитан, командир эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка (22 июля 1944 г.).

ФИСАНОВИЧ Израиль Ильич — капитан-лейтенант, командир подводной лодки «М-172» (3 апреля 1942 г.).

ФРАНЦЕВ Евгений Иванович — гвардии старший лейтенант, летчик 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (19 августа 1944 г.).

ШЕИН Павел Степанович — младший лейтенант, штурман самолета 118-го разведывательного авиаполка (22 января 1944 г.).

ШИПОВ Александр Павлович — капитан, штурман 20-го истребительного авиаполка (5 ноября 1944 г.).

ШКАРУБА Константин Федорович — гвардии капитан, заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка (19 августа 1944 г.).

ЩЕДРИН Григорий Иванович — капитан 2 ранга, командир подводной лодки «С-56» (5 ноября 1944 г.).

Североморцы, удостоенные звания Героя Советского Союза в послевоенное время[349]

БЕРЕЗОВСКИЙ Вадим Леонидович — капитан 1 ранга.

БЕССОНОВ Всеволод Борисович — капитан 2 ранга.

ВИНОГРАДОВ Вячеслав Тимофеевич — капитан 2 ранга.

ГОЛОСОВ Рудольф Александрович — контр-адмирал.

ГОЛУБЕВ Дмитрий Николаевич — капитан 1 ранга.

ГУЛЯЕВ Иван Иванович — капитан 1 ранга.

ГУСЕВ Алексей Алексеевич — капитан 3 ранга.

ДУБЯГА Иван Романович — капитан 2 ранга.

ЖИЛЬЦОВ Лев Михайлович — капитан 2 ранга.

ИГНАТОВ Николай Константинович — капитан 1 ранга.

КАСАТОНОВ Владимир Афанасьевич — адмирал флота.

КОЗЛОВ Валентин Тихонович — капитан 1 ранга.

КОРОБОВ Вадим Константинович — контр-адмирал.

ЛОМОВ Эдуард Дмитриевич — капитан 1 ранга.

ЛУШИН Владимир Петрович — капитан 1 ранга.

МИХАЙЛОВСКИЙ Аркадий Петрович — капитан 1 ранга.

МОРОЗОВ Иван Федорович — капитан 2 ранга-инженер.

НОВИКОВ Дмитрий Николаевич — капитан 1 ранга.

ОСИПЕНКО Леонид Гаврилович — капитан 1 ранга.

ПАВЛОВ Анатолий Иванович — контр-адмирал.

ПАДОРИН Юрий Иванович — контр-адмирал.

ПЕТЕЛИН Александр Иванович — контр-адмирал.

ПЕТРОВ Иван Дмитриевич — капитан 2 ранга-инженер.

САМСОНОВ Станислав Павлович — капитан 2 ранга-инженер.

СОКОЛОВ Валентин Евгеньевич — капитан 1 ранга.

СОРОКИН Анатолий Иванович — контр-адмирал.

СТОЛЯРОВ Лев Николаевич — капитан 2 ранга.

СЫСОЕВ Юрий Александрович — капитан 1 ранга.

ТИМОФЕЕВ Рюрик Александрович — инженер-капитан 2 ранга.

ТОМКО Евгений Михайлович — капитан 1 ранга.

ТОПТУНОВ Юрий Михайлович — капитан 3 ранга-инженер.

УСЕНКО Николай Витальевич — капитан 2 ранга.

ЧЕРНАВИН Владимир Николаевич — адмирал.

ЧЕРНОВ Евгений Дмитриевич — контр-адмирал.

Североморцы, зачисленные навечно в списки кораблей, частей и соединений Краснознаменного Северного флота

АДОНКИН Василий Семенович — капитан, Герой Советского Союза.

БАШТЫРКОВ Андрей Андреевич — гвардии капитан, Герой Советского Союза.

БУЯЛЬСКИЙ Михаил Дементьевич — матрос.

ВЕРБИЦКИЙ Михаил Константинович — капитан, Герой Советского Союза.

ГАВРИЛОВ Владимир Николаевич — гвардии сержант, Герой Советского Союза.

ГАДЖИЕВ Магомет Имадутинович — капитан 2 ранга, Герой Советского Союза.

КАТУНИН Илья Борисович — капитан, Герой Советского Союза.

КИСЕЛЕВ Василий Николаевич — капитан, Герой Советского Союза.

МАРКИН Андрей Михайлович — сержант, Герой Советского Союза.

ОРЛОВ Павел Иванович — гвардии капитан, Герой Советского Союза.

САФОНОВ Борис Феоктистович — гвардии подполковник,

дважды Герой Советского Союза.

СИВКО Иван Михайлович — краснофлотец, Герой Советского Союза.

СЫРОМЯТНИКОВ Борис Павлович — гвардии подполковник, Герой Советского Союза.

ТОРЦЕВ Александр Григорьевич — младший лейтенант, Герой Советского Союза.

ФИСАНОВИЧ Израиль Ильич — капитан 2 ранга, Герой Советского Союза.

ФРАНЦЕВ Евгений Иванович — гвардии старший лейтенант, Герой Советского Союза.

ЮНЕВИЧ Александр Яковлевич — капитан.

Гвардейские корабли и части периода Великой Отечественной войны

Подводные лодки

"Д-3" — командир капитан 3 ранга М. А. Бибеев (3 апреля 1942 г.)[350]

"К-22" — командир капитан 2 ранга В. Н. Котельников (3 апреля 1942 г.).

"М-171" — командир капитан-лейтенант В. Г. Стариков (3 апреля 1942 г.).

"М-174" — командир капитан-лейтенант Н. Е. Егоров (3 апреля 1942 г.).

"Щ-402" — командир капитан 3 ранга А. М. Каутский (25 июля 1943 г.).

"Щ-422" — командир капитан 3 ранга Ф. А. Видяев (25 июля 1943 г.).

"М-172" — командир капитан 3 ранга И. И. Фисанович (25 июля 1943 г.).

"С-56" — командир капитан 2 ранга Г. И. Щедрин (23 февраля 1945 г.).

Надводные корабли

Эскадренный миноносец «Гремящий» — командир капитан-лейтенант Б. Д. Николаев (1 марта 1943 г.).

Части

2-й гвардейский дивизион сторожевых катеров — командир капитан 3 ранга С. Д. Зюзин (1 апреля 1944 г.). В 1941–1942 гг. назывался дивизионом истребителей подводных лодок, затем 1-м Краснознаменным дивизионом сторожевых катеров. В дальнейшем получил название: 2-й гвардейский Печенгский Краснознаменный дивизион малых охотников за подводными лодками.

2-й гвардейский Краснознаменный авиаполк (бывший 72-й авиационный Краснознаменный полк) — командир капитан И. К. Туманов (18 января 1942 г.). 15 июня 1942 г. полку было присвоено имя Б. Ф. Сафонова. В дальнейшем полк получил название: 2-й гвардейский истребительный авиационный Печенгский Краснознаменный полк имени Б. Ф. Сафонова.

9-й гвардейский минно-торпедный авиаполк (бывший 24-й минно-торпедный авиаполк) — командир майор Ф. В. Костькин (31 мая 1943 г.); в дальнейшем назывался: 9-й гвардейский минно-торпедный авиационный Киркенесский Казнознаменный полк.

Награжденные орденом Красного Знамени

Подводные лодки

"Д-3" — командир капитан 3 ранга М. А. Бибеев (17 января 1942 г.)[351]

"М-172" — командир капитан-лейтенант И. И. Фисанович (3 апреля 1942 г.).

"Щ-402" — командир капитан-лейтенант Н. Г. Столбов (3 апреля 1942 г.).

"Щ-421" — командир капитан 3 ранга Н. А. Лунин (3 апреля 1942 г.).

"К-21"- командир капитан 2 ранга Н. А. Лунин (23 октября 1942 г.),

"111–403" — командир капитан 3 ранга К. М. Шуйский (24 июля 1943 г.).

"Щ-404" — командир капитан 2 ранга В. А. Иванов (24 июля 1943 г.).

"С-56" — командир капитан 2 ранга Г. И. Щедрин (31 марта 1944 г.).

"С-51" — командир капитан 2 ранга И. Ф. Кучеренко (5 ноября 1944 г.).

"С-101" — командир капитан 3 ранга П. И. Егоров (24 мая 1945 г.).

"С-104" — командир капитан-лейтенант Г. М. Васильев (24 мая 1945 г.).

"Л-22" — командир капитан 3 ранга Е. Н. Трофимов (8 июля 1945 г.).

Бригада подводных лодок — командир капитан 1 ранга И. А. Колышкин (24 июля 1943 г.).

Надводные корабли

Дивизион истребителей подводных лодок — командир капитан 1 ранга А. М. Спиридонов (23 октября 1942 г.).

Тральщик № 32 (бывший тральщик № 887, до войны "РТ-46") — командир капитан-лейтенант И. И. Дугладзе (31 мая 1943 г.).

Эскадренный миноносец «Куйбышев» — командир капитан 3 ранга П. М. Гончар (24 июля 1943 г.).

Тральщик «Т-110» — командир старший лейтенант В. В. Михайлин (31 марта 1944 г.).

Бригада торпедных катеров — командир капитан 1 ранга А. В. Кузьмин (7 сентября 1944 г.).

Лидер «Баку» — командир капитан 2 ранга П. М. Гончар (6 марта 1945 г.).

Эскадренный миноносец «Громкий» — командир капитан 3 ранга Н. И. Никольский (6 марта 1945 г.).

Эскадренный миноносец «Грозный» — командир капитан 3 ранга А. И. Андреев (6 марта 1945 г.).

6-й отдельный дивизион тральщиков — командир капитан 3 ранга В. П. Морозов (20 апреля 1945 г.).

Авиация ВМФ

72-й авиационный полк — командир подполковник Г. П. Губанов (16 сентября 1941 г.).

9-й гвардейский минно-торпедный авиаполк — командир подполковник Б. П. Сыромятников (31 марта 1944 г.).

255-й истребительный авиационный полк — командир майор Н. Г. Чертов (31 марта 1944 г.).

46-й штурмовой авиационный полк — командир подполковник М. П. Михайлов (22 июля 1944 г.).

36-й минно-торпедный авиационный полк — командир подполковник А. Я. Ефремов (22 июля 1944 г.).

118-й морской разведывательный авиационный полк — командир подполковник С. К. Литвинов (31 октября 1944 г.).

78-й истребительный авиационный полк — командир подполковник В. И. Бабериов (31 октября 1944 г.).

5-я минно-торпедная авиационная дивизия — командир генерал-майор Н. М. Кидалинский (31 октября 1944 г.).

14-я смешанная авиационная дивизия — командир полковник А. В. Жатьков (31 октября 1944 г.).

6-я истребительная авиационная Печенгская дивизия — командир генерал-майор Н. Т. Петрухин (3 ноября 1944 г.).

46-й штурмовой авиационный Печенгский полк (вторично) — командир майор Г. В. Павлов (3 ноября 1944 г.).

27-й истребительный авиационный полк — командир майор А. Я. Дижевский (3 ноября 1944 г.).

20-й истребительный авиационный Киркенесский полк — командир подполковник Д. А. Петров (6 марта 1945 г.).

95-й авиационный полк — командир майор И. А. Ольбек (8 июля 1945 г.).

Соединения и части береговой обороны, ПВО и морской пехоты

221-я батарея береговой артиллерии — командир старший лейтенант П. Ф. Космачев (23 октября 1942 г.).

12-я бригада морской пехоты — командир полковник В. В. Рассохин (27 февраля 1943 г.).

113-й отдельный артиллерийский дивизион — командир майор П. Ф. Космачев (27 февраля 1943 г.).

5-й отдельный зенитно-артиллерийский дивизион ПВО — командир майор Д. М. Шевчук (27 февраля 1943 г.).

104-й пушечный артиллерийский полк — командир

подполковник Н. И. Кавун (22 июля 1944 г.).

63-я бригада морской пехоты — командир полковник А. М. Крылов (3 ноября 1944 г.).

72-я отдельная морская стрелковая бригада (находилась в составе 14-й армии Карельского фронта; 31 октября 1944 г.).

2-й береговой радиоотряд (6 марта 1945 г.).

Награжденные орденом Ушакова I степени

Краснознаменная бригада подводных лодок — командир капитан 1 ранга И. А. Колышкин (3 ноября 1944 г.).

Краснознаменная бригада торпедных катеров — командир капитан 1 ранга А. В. Кузьмин (3 ноября 1944 г.).

Бригада охотников за подводными лодками — исполняющий обязанности командира капитан 2 ранга Г. Е. Аладжанов (3 ноября 1944 г.).

Награжденные орденом Красной Звезды

31-я авиационная база (22 июля 1944 г.).

13-й отдельный аэродромно-инженерный батальон (5 ноября 1944 г.).

Строительство № 95 (5 ноября 1944 г.).

Соединения и части, удостоенные почетных наименований

Печенгских (приказ Верховного Главнокомандующего № 0354 от 31 октября 1944 г.):

12-я Краснознаменная бригада морской пехоты.

104-й Краснознаменный пушечный артиллерийский полк.

113-й Краснознаменный отдельный артиллерийский дивизион.

6-я истребительная авиационная дивизия.

2-й гвардейский Краснознаменный истребительный авиационный полк имени Б. Ф. Сафонова.

46-й Краснознаменный штурмовой авиационный полк.

Краснознаменная бригада торпедных катеров.

2-й гвардейский Краснознаменный дивизион малых охотников за подводными лодками.

Киркенесских (приказ Верховного Главнокомандующего № 0369 от 14 ноября 1944 г.):

5-я Краснознаменная минно-торпедная авиационная дивизия.

9-й гвардейский Краснознаменный минно-торпедный авиационный полк.

20-й Краснознаменный истребительный авиационный полк.

63-я Краснознаменная бригада морской пехоты.

118-й Краснознаменный морской разведывательный авиационный полк.

Указатель имен

Августинович М. П. - 102, 159, 161
Аверчук С. И. - 218, 272
Агафонов С. М. - 189, 191, 272
Адеков А. А. - 249
Адонкин В. С.- 272, 276
Аказенок Б. И. - 115
Акатов А. В. - 219
Аксенова А. - 249
Аладжанов Г. Е. - 278
Александров А. П. - 205, 217
Алексеев А. Д. - 73
Алексеев В. Н. - 160, 167, 172, 173, 187, 219, 272
Алексеев В. П. - 272
Алексеев Е. Н. - 160, 161
Аликов И. Ф. - 249
Алифанов Е. М. - 234
Альбанов В. И. - 20
Алымов С. - 213
Ананьев — 162
Ананьич В. Е. - 117, 212
Анашенков А. П. - 106
Андреев А. И. - 277
Андреев В. Ф. - 67, 73
Андреев А. Х. - 137, 163, 165, 234
Андреус К. Ю. - 67, 77
Андриевский В. А. - 249
Андропов Ю. В.- 258
Аниканов О. К. - 244
Анисимов В. А. - 242
Аннин Н. П. - 147
Анохин В. В. - 253
Антоненко В. Д. - 250
Антонов И. Б. - 187
Анфимов Н. В. - 244
Арапов Д. А. - 146, 208
Арванов З. М. - 102, 213
Армашев А. П. - 234
Асеев Г. С. - 169, 272

Афанасьев И. И.- 115
Аханов С. Г. - 250
Ахматов В. В. - 61
Ахмет-Галиев И. - 213
Бабанов В. А. - 177
Бабернов В. И. - 164, 278
Бабошин Г. Я. - 136
Бабушкин М. С.- 61, 261
Бадгок М. М. - 272
Баев М. - 136
Базанов И. - 159
Байдуков Г. Ф. - 263
Банков А. П. - 212
Байрачный П. П. - 67, 272
Бакунин Б. К. - 70, 77, 80
Балашов В. П. - 272
Балин Н. И. - 158
Баренц В. - 10
Барковский Е. И. - 244
Барроу — 10
Барченко-Емельянов И. П. - 189,190 272
Барсуков В. Д.- 76
Баталов С. Н. - 149
Батинов Н. А.- 235
Батис Э. И. - 49, 59, 62
Батуров Н. П.- 249
Башкиров В. А.- 233
Башкатов М. Н. - 168
Баштырков А. А. -138, 265, 272,276
Бевз С. С. - 249
Белоногов В. А. - 233
Белашов — 165
Белинский Ю. Д. - 242
Белов Б. И.- 242
Беляев Б. П. - 85, 139
Беляев С. Н. - 257
Беляков А. В. - 263
Беляшов Г. С. - 226, 249
Берденников И. А. - 138
Березин В. - 241
Березкин В. А. - 61, 75
Березкин И. И. - 133
Березовский В. Л. - 231, 275
Березовский Н. С. - 160

Беринг В. И. - 14, 260
Бессонов В. Б. - 231, 275
Бибеев М. А. - 106, 276, 277
Блинов — 119
Бобик — 177
Богатырев В. - 241
Боголепов В. П. - 179
Бокий Н. А. - 144, 145, 272
Бондарев П. И. - 250
Бондаревич И. Л. - 103, 106
Борзов И. И.- 219, 235
Борисов Д. - 13
Воронин М. П. - 272
Бострем И. Ф. - 19
Бочкин С. И. - 219
Брагин А.- 212
Братишко Д. К. - 86
Брежнев Л. И. - 215, 220, 253, 255, 269, 270
Бродюк В. В. - 188, 272
Брусилов Г. Л. - 19, 20, 260
Брынцев А. И.- 233
Брюшинин В. Н. - 242
Бубнов М. М. - 205
Будич Г. С.- 233
Букань П. З. - 242
Букин Н. - 212
Бурматов В. А.- 272
Бурсевич А. П. - 230
Бурханов В. Ф. - 74
Бутаков А. Г. - 19
Бутвиловский С. А. - 34
Буяльский М. Д. - 276
Быков В. И. - 171, 272
Быков У. А. - 242
Быстров А. М. - 75
Варваци В. Н. - 48, 59
Варгин С. П.- 249
Васин И. А.- 234
Васильев Г. К. - 159, 277
Васильев Г. М. - 277
Величкин А. З. - 138
Величко Я. С. - 147
Вельдяскин В. А. - 168
Вельможный А. И. - 38

Вербицкий М. К. - 175, 272, 276
Вересовой В. Н. - 212
Вершинский А. М. - 75
Видяев Ф. А.- 77, 107, 133, 247, 248, 276
Визе В. Ю. - 61, 63, 65, 262
Визель Г. А. - 66
Вилькицкий Б. А. - 20
Виноградов В. В. - 218, 272
Виноградов В. Т. - 231, 275
Виноградов Н. И. - 58, 99, 103
Виноградов П. Ф. - 39, 42, 45, 46, 47
Виньков — 260
Владимирский Л. А. - 58
Водопьянов М. В. - 65, 76, 263
Волков В. А.- 242
Волков И. Д. - 162
Волобуев Е. И. - 219
Волошан В. Г.- 230
Волошин А. Н. - 165, 168
Волынкин И. Т. - 168, 272
Воронин В. И. - 63, 64, 86
Ворошилов К. Е. - 68, 262
Вяткин А. И. - 118
Гаврилов В. Н. - 138, 273, 276
Гагарин Ю. А. - 232, 247, 269
Гаджиев М. И. - 99, 102, 107, 248 273, 276
Гайворонский И. В. - 230
Гайдук Г. М. - 244
Галкин П. А. - 273
Галлер Л. М. - 66
Галустов И. Х. - 219
Галям М. - 213
Гарбуз И. Я. - 108
Гвоздев Ю. С. - 234
Гейро А. Б. - 205
Герасимов Д. - 9, 259
Герасимов Л. Н. - 212
Герман Ю. - 212
Гетман — 179
Гиттис В. М. - 45
Глаголев — 209
Гладков И. Ф. - 221
Глазков С. С.- 38
Глушко В… П. - 236

Головко А. Г.- 58, 85, 86, 95, 107, 126, 133, 167, 184, 212, 247, 248, 271
Голосов Р. А. - 219, 275
Голубев-Монаткин И. Ф. - 79
Голубев Д. Н. - 231, 275
Гондюхин И. Е. - 135
Гончар П. М. - 277
Гоппуева Н. - 213
Горшков С. Г. - 216, 221, 257
Гордон Ф. - 260
Горишный В. А. - 144
Гоф Губерт -80
Гребнев А. Д. - 234
Гречко Я. А. - 249
Грибоедов К. Н. - 67, 68, 70, 72, 78, 262
Григорьев П. - 212
Грищок И. Н. - 179, 187
Гриша В. Н. - 234
Громов В. И.- 222
Громов И. К.- 230
Громов М. М. - 263
Губанов Г. П.- 235, 278
Гулак В. М. - 244
Гуляев И. И. - 275
Гуляев С. А. - 139, 165, 167, 273
Гурин А. И. - 147, 264, 273
Гусев А. А. - 275
Гусаров Д. Ф. - 86
Гусаров Е. В.- 106, 212
Гусев П. П. - 164
Данилин С. А. - 263
Дебелов Н. С. - 149
Дежнев С. - 10, 259
Дементьев В. А. - 178
Демченко Ф. А. - 178
Деникин — 48
Денежкин А. - 177
Джекмен — 10
Дивавин А. А.- 212
Диденко Н. М. - 232, 273
Дижевский А. Я. - 278
Дикорев А. М. - 233
Дмитров Е. С. - 140
Добрих — 144

Довгоказ В. Н. - 222
Долинин М. М. - 117
Долматов Т.- 9, 259
Доминиковский М. А. - 49
Доможирский А. И. - 136
Дорошенко А. К. - 178
Доронин И. В. - 65
Дорофеев В. В. - 242
Драчков Ф. П. - 247
Древницкий В. М) — 81
Дрейер Н. А. - 44
Дрозд В. П. - 58, 75, 79, 248, 271
Дубинин Б. Л. - 249
Дубовой Ф. Н. - 94
Дубовцев Е. Т. - 185
Дубравин А. И.- 73, 75
Дубровин Н. П.- 203
Дубяга И. Р. - 275
Дугладзе И. И. - 277
Дударенко В. А. - 222
Дудин В. И.- 234
Дудин И. А.- 225
Душенов К. И.- 69, 70, 77, 271
Душкин А. Н. - 247
Дьяконов Г. П.- 242
Дьяконский Н. П. - 249
Дьяченко А. И. - 249
Егоров А. Д. - 136, 137
Егоров Г. М. - 218, 239, 271
Егоров Н. Е. - 100, 276
Егоров П. И. - 132, 277
Егоров П.- 241
Елисеев И. Д. - 58
Елькин Л. И. - 175, 273
Ерофицкий И. Н. - 242
Ефимов В. К. - 171, 172
Ефимов И. Е. - 70
Ефремов А. Ф. - 44
Ефремов А. Я. - 278
Жарковский Е. - 212
Жаров А.- 212
Жатьков А. В.- 278
Жданов А. А.- 68, 262
Жеглов Ю. И.- 219

Желваков И. М. - 273
Жильцов Л. М. - 227, 228, 269, 275
Журавлев В. А. - 257, 271
Жучков В. - 138
Жучков В. В. - 133
Завозин В. В.- 233
Заиканов М. Ф. - 234
Зайдулин И. М. - 75, 263
Зайцев Н. И. - 273
Зазулин А. П. - 248
Закиматов В. М. - 244
Закупнев З. А. - 66, 67, 262, 271
Залесский Н. А. - 37
Занданов А. Б. - 244
Занкин И. С.- 49
Заремба Н. П. -212, 272
Затепякина В. С. - 250
Зингер М. - 212
Зимин Э. Ю. - 249
Зиновьев Н. Т. - 162
Зозуля Ф. В.- 58, 117
Золототрубов А. - 249
Зонин А.- 213
Зуихин Д. П.- 244
Зюзин С. Д. - 187, 192, 273, 276
Зятьков Н. К.- 205
Иван III — 9, 259
Иван IV — 12, 259
Иваиников А. И. - 180, 237, 273
Иванов В. А.- 80, 277
Иванов С. С.- 249
Ивашенко Е. Е. - 76
Игнатов Н. К. - 231, 275
Идомский А. М. - 72
Ильюхин М. И.- 225
Иосселиани Я. К. - 162, 224
Исаев А. П. - 88
Исаков И. С.- 66, 67
Исаченков Н. В. - 58
Искандеров М. Д. - 219
Истома Г.- 9, 259
Истомин — 208
Кабанов С. И. - 97
Каверин В. - 212

Кавун Н. И.- 278
Казарин А. И. - 88
Казеровский М. - 36
Каланин В. П. - 162, 163
Калинич Т. А. - 86
Калужский А. Г. - 212
Кальнин К. А.- 43
Кальянов Э. М. - 249
Каманин Н. П.- 65
Капитанец И. М. - 219
Карев Г. А.- 249
Карев Г. Н -244
Касатонов В. А. - 218, 228, 271, 275
Кассиль Л. - 213
Кастро Рус Ф. - 269
Каторжный И. П. - 193, 273
Катунин И. Б. - 166, 266, 273, 276
Каутский А. М. - 162, 276
Качарава А. А. - 121
Кашафутдинов И. - 249
Кедров М. С.- 40, 45
Кербель Л. Е. - 247
Кидалинский Н. М. - 278
Киреев В. А. - 264
Кирик Д. - 241
Киров С. М. - 66, 68, 262
Кирьянов В. Н. - 233
Киселев В..Н. - 138, 265, 273, 276
Киселев С. В. - 60
Кисляков В. П. - 93, 189, 264, 273
Кисов А. И. - 273
Китайчук Э. И.- 247
Кичев В. Г. - 219
Клевенский М. С. - 187
Клепач А. И. - 188
Климов П. Д.- 273
Клоков Н. И.- 72
Кляцугин П. И. - 164
Князев П. Г. - 40, 41
Ковалев — 192
Ковалев Д. - 212
Коваленко А. А. - 273
Коваленко Г. Д. - 161, 167
Коган Д. А.- 212

Козлов В. П.- 244
Козлов В. Т.- 275
Козлов Е. А. - 180
Козлов И. П.- 99, 212
Коккинаки В. К. - 78, 263
Коконин Н. А. - 133
Колисниченко В. И. - 235
Коломиец П. Л. - 273
Коломийцев А. - 212
Колосов К. М. - 134, 162
Колчак — 48, 50, 55
Колчин П. И. - 139
Колышкин И. А. - 58, 70, 77, 99,100, 107, 159, 213, 273, 277, 278
Кольцов А. - 212
Кольцов Н. И. - 242
Комаров В. И.- 86, 161
Комиссаров И. М. - 212
Коновалов Д. Ф. - 41
Конрад А. Э. - 20
Константинов Ф. В. - 71, 77, 101
Коньков А. В. - 244
Корегин — 177
Коренез М. М. - 34, 261
Корзунов И. Е. - 219, 235
Корнеев В.- 241
Корниенко Д. И. - 272
Корнилов Ю. П. - 233
Коробов В. К. - 219, 221, 275
Коровин (Кербер) Л. Ф. - 29
Коровин Е. А. - 249 Королев И. В. - 193
Королев Н. В.- 76
Корытный И. Е. - 242
Коршунович С. Г. - 171, 192, 273
Космачев П. Ф. - 88, 110, 151, 278
Косовнин П. И. - 167
Костькин Ф. В. - 277
Косыгин А. Н. - 220, 269
Котельников В. Н. - 77, 102, 107, 248, 276
Коткин В. - 177
Котцов И. Ф. - 76
Кочелаевский Ю. П. - 273
Кошелев Д. Н. - 209
Кравченко К. А. - 201

Крашенинников Е. М. - 80
Крейн Л. - 249
Кренкель Э. Т. - 76, 263
Крошкин Д. П. - 136
Круглов — 158
Кругляков В. С.- 219
Крупский М. А. - 58
Крылов А. М. - 184, 278
Кубланов В. Я. - 242
Кудрявцев — 135
Кудряшов Ф. - 159
Кузнецов А. А. - 84
Кузнецов В. В.- 232
Кузнецов Г. А. - 219, 234, 235
Кузнецов Е. - 19
Кузнецов Н. Г.- 58, 62, 184
Кузьмин. А. В. - 171, 277, 278
Кузьмин В. А. - 226
Кузьмин — 179
Куйбышев В. В. - 64
Кукин — 43
Кулавский Л. - 212
Кулаков Н. М. - 79, 272
Кульбакин В. Ф. - 131
Купряков Н. П. - 244
Курбатов Г. Д. - 192, 273
Курзенков С. Г. - 145, 146, 273
Курчатов И. В. - 217
Кустов И. А. - 185
Кучеренко И. Ф. - 86, 134, 159, 248, 273, 277
Кучеров С. Г. -58, 85, 117, 148
Кучумов — 192
Лавренев Б. - 212
Лавренок Г. - 243
Лаврентьев В. В. - 249
Лавров А. М. - 72, 263
Ладыгин И. Г. - 209
Лаевский В. А. - 242
Лазарев А. П. - 260
Лаптев Д. - 14
Лаптев Х. - 14
Лапшенков С. В. - 273
Ларин И. В. - 132
Лебедев А. Ф. - 72

Лебедев-Кумач В. - 212 (
Лебеденко И. И. - 249
Лебедко В. Г. - 219
Леваневский С. А. - 65
Леванович — 135
Легздин Я. П. - 75
Лекарев Г. Е. - 248
Ленин В. И.-.4, 37, 38, 39, 40, 42,
44, 45, 46, 55, 57, 58, 60. 61, 242,
252, 255, 261
Леонов В. Н. - 95, 97, 190, 272
Лившиц Б. Л. - 244
Липатов К. И.- 250
Лисица А.- 255, 270
Литвинов С. К. - 164, 165, 278
Литке Ф. П. - 16, 260
Лихвонин Р. Н. - 249
Лобанов Л. Н. - 219
Лобов С. М. - 218, 229, 239, 271
Логачев Н. Ф. - 233
Лозовский В. М. - 273
Лозовский Т. Н. - 225
Лойко П. - 241
Ломов Э. Д. - 275
Ломоносов М. В. - 15, 260
Лощаков Д. П.- 212
Лука — 259
Лукашевич С. П. - 62
Лунин Н. А.- 101, 107, 114, 132.
133, 158, 264, 273, 277
Лушин В. П.- 275
Лысов Д. А. - 177, 178, 248, 267
Лысов М. Е. - 43
Лысов С. А.- 212
Ляпидевский А. В. - 65
Ляпун И.- 259
Лятин В. А. - 199
Лях Б. М. - 274
Ляхов П. В.- 230
Мазуренко А. Е. - 139
Мазурук И. П.- 207
Майоров В. В. - 133
Майоров В. Ф. - 240
Майстер Ю. - 141, 174

Макаревич С. А. - 274
Макаренков Г. Ф. - 135
Макаров С. О. - 17, 18, 260
Максименко М. Я. - 67
Максимов С. Н. - 89
Малофеев К. И. - 102, 131
Малыгин С. Г. - 14
Малыгин — 259
Малышев А. А. - 38
Мальцев А. - 44
Мамай М. С. - 235
Мамонов Д. А. - 242
Манохин И. - 241
Мануйлов Ю. - 9, 259
Маркин А. М. - 166, 274, 276
Марков А. В.- 249
Маркс К.- 7
Мартовский Н. - 243
Марушевский — 48
Марьямов А. - 212
Масалов Ф. Г. - 79, 272
Матанцев А. В. - 233
Матвеев В. - 249
Матвейчук К. П. - 136
Матковский Ф. Г. - 234
Матусевич Н. Н. - 24, 61
Матушкин Л. А. - 219
Мац Н. К. - 133
Мацевич А. - 213
Мацин А. И.- 236
Мегедь А. Е. - 244
Медведев П. Н. - 219, 249, 257
Мельников А. С. - 66
Менделеев Д. И. - 17, 18
Мерецков К. А. - 184
Меркулов А. - 212
Микоян А. И.- 62, 262
Миллер — 48
Миловзоров П. Г. - 74
Минин Ф. А. - 14
Мироненко Г. М. - 230
Миронов Б. А.- 208, 209
Мирошниченко Г. Д. - 168
Михайленко Н. И. - 243

Михайлин В. В. - 147, 277
Михайлов А. И. - 244
Михайлов М. П. - 139, 278
Михайлов П. П. - 75, 185
Михайловский А. П. - 225, 228, 229, 269, 271, 275
Михайловский Н. - 213
Мозолев В. М. - 233
Мокржицкий П. С. - 72
Молоков В. С. - 65
Морозов В. П.- 277
Морозов И. Ф. - 231, 275
Морозов Н. И. - 99
Москалевский И. Г. - 250
Моспан А. И. - 168
Муравьев С. В. - 14
Мураневич А. Е. - 212
Мусиенко А. - 213
Мустейкис Л. - 189
Мюллер — 144, 145
Нагорный Д. Г. - 80
Нагурский Я. И. - 19
Найчук А. Ф. - 250
Наконечный К. К. - 178
Наружный В. С. - 236
Наставин В. Д. - 244
Настусевич Я. В. - 58, 62
Неволин Г. Л. - 219
Недодаев В. К. - 234
Неменов Л. М. - 205
Немченко И. А. - 70
Нерода В. Г. - 247
Нестеров В. И. - 250
Нечаев К. П. - 159, 160, 163
Нижегородцев М. Д. - 69
Никаншин Н. А. - 136
Никитин Г. А.- 255, 270
Николаев А. А. - 85, 212, 272
Николаев Б. Д. - 148, 276
Николаев М. В. - 60
Николаев Н. М. - 65, 74, 75
Никольский Н. И.- 86, 139, 277
Нобиле — 63, 261
Новиков Б. А.- 235
Новиков Д. Н. - 275

Новов М. С.- 37
Новоселов П. - 259
Новоспасский Л. Л. - 274
Нормец В. А. - 205
Обухов В. Н. - 73, 86, 263
Обухов П. Я.- 164
Обыденнов Н. Е. - 243
Овцын Д. Л. - 14
Овчаров М. Е. - 249
Ойслендер А. - 212
Октябрьский Ф. С. - 62
Окуневич В. Л.- 118, 264
Омельченко М. - 43
Ольбек И. А. - 278
Ольков М. С. - 239
Орел А. Е. - 219
Орлов П. И. - 274, 276
Осипенко Л. Г. - 226, 269, 275
Острянко В. С. - 136
Осыка Д. В. - 167, 274
Павлов А. И. - 275
Павлов Б. Т. - 174, 172, 274
Павлов В. П.- 41
Павлов Г. В.- 274, 278
Павлов М. С. - 14
Павлов Н. В.- 242
Павлов Н. Г. - 174
Павлович Н. Б. - 185
Павлуцкий Д. А. - 71
Павлюченков И. Ф. - 242
Падорин Ю. И.- 219, 275
Паламарчук Г. М. - 140, 274
Паластров В. Ф. - 86
Палухин И. - 10
Панин П. А. - 274
Панкратов С. - 249
Панов Н. - 212
Пантелеев Ю. А. - 67, 117, 179
Пантюхов С. И. - 166, 167
Папанин И. Д. - 76, 117, 263
Папылев Д. И. - 224
Пастухов А. Е. - 67, 71
Пастухов Б. Н. - 256, 257, 271
Пахтусов П. К.- 16

Паулюс — 127
Парпара А. - 249
Перфирьев И. - 10
Петелин А. И. - 219, 225, 226, 227, 228, 269, 275
Петербургский Б. Ф. - 191
Петр I — 13, 260
Петренко Е. В. - 274
Петров А. - 212
Петров В. Л.- 234
Петров В. И.- 242
Петров Д. А. - 278
Петров И. Д.- 275
Петров П. И. - 212
Петровский М. П. - 115
Петрухин Н. Т. - 278
Петрущенко В. Г. - 222, 233
Печенкин Д. А. - 72
Пилицын И. В. - 147
Пирогов В. В. - 274
Пирогов В..-232
Писарев Г. В. - 274
Пит — 10
Платонов В. И. - 58, 93, 95, 185, 218, 271
Плеско А. В.- 212
Победимский Б. М. - 250
Подовинников В. Х. - 250
Поздняков А. П. - 249
Покало М. Ф. - 138, 274
Покровский В. П. - 274
Поливанов В. В. - 240
Поливанов В. Т. - 249
Поливанов С. М. - 25
Поликарпов И. А. - 242
Полухин В. Ф. - 37, 38
Поникаровский В. Н. - 219
Поночевный Ф. М. - 110
Попадьин Н. И. - 242
Попель П. - 44
Попов Б. В. - 248
Попов В. А. - 232
Попов М. П. -71, 117
Попов-Лукин А. - 238, 268
Попылев Д. И. - 224
Портнов Н. М. - 137

Потапов В. П. - 222, 234, 235
Потапов Л. С. - 102
Преображенский Е. Н. - 163, 185
Прикудин М. В. - 235
Приятнюк Н. С. - 69
Пронский К. И. - 40, 43, 46, 47
Прончищев В. М. - 14
Проняков Ф. П. - 212
Простяков С. М. - 250
Проценко А. Ф. - 149
Птицын В. Н. - 248
Путилов Р. В. - 230
Пухов А. С. - 136
Пышинский Ф. А. - 77
Пшеничных А. П. - 189, 191, 274
Равдин А. А. - 75
Радуй Р. В. - 212
Ралин Н. А. - 38, 44
Рассадкин П. А. - 274
Рассохин В. В. - 95, 184, 264, 278
Рассохо А. И. - 219
Ребров И. И. - 10, 259
Регель В. Г. - 205
Редков П. А. - 212
Рейснер Л. М. - 66, 72
Решетько И. Я. - 171
Ризнич И. И. - 28
Ровный П. И. - 249
Рогалев У. Е. - 209
Родионов М. - 212
Розе Н. В. - 61
Романов Б. - 249
Рубцов Н. - 249
Руге Ф. - 97
Рудный В.- 213
Рукавицын В. П. - 202
Румянцев А. М. - 199, 201
Русанов В. А. - 20, 260
Русначенко Ю. Н. - 140
Ручков В. Е. - 234, 235
Рыбаков В. И.- 77
Рыбаков И. Ф. - 38
Рыбаков Л. А. - 119
Рыбалтовский Н. Ю. - 75

Рыбальченко А. Б. - 233
Рыжаков М. С. - 249
Рыжакова П. В. - 249
Рыков С. С. - 66
Рябов И. - 13, 259
Рябченко Н. Д. - 180
Саблин Е. - 212
Савельев В. - 241
Садиков С. С. - 250
Сакевич В. В. - 236
Самарин Ю. М. - 242
Самойло А. А. - 45
Самохин М. И. - 235
Самсонов С. П. - 275
Сарафанов Ф. В. - 235
Сатунин С. - 177
Сафонов Б. Ф. - 88, 91, 92, 138,143, 232, 247, 263, 264, 272 276, 277, 279 Сафонов В. - 249
Сахаров П. И. - 274
Сацук Б. А.- 88
Светличный В. М. - 249
Светлов Г. К. - 109, 264
Свиридов А. П.- 235, 236
Сгибнев П. Г. - 144, 145, 274
Седов Г. Я. - 18, 19, 260
Секунов Б. А. - 66
Селезнев П. И. - 175, 274
Селифонтов В. - 14
Семенов С. - 213
Семенов К. - 119
Семенчук А. Д. - 244
Семкин В. Г. - 233
Сендик И. М. - 75
Серии К. Т.- 249
Сивко И. М. - 94, 274, 276
Сидоренко А. В. - 249
Сидоров В. - 159
Сидоров В. В.- 219
Сидоров В. Я. - 244
Сидоров С. В. - 41
Сизов Н. И.- 234
Сизов Ф. Я.- 218, 230, 272
Симонов К. - 212
Симонов Л. - 177

Синдяев В. С. - 222
Синицын А. Н. - 164, 166, 167, 274
Синцов П.- 212
Скворцов С. М. - 250
Скнарев А. И. - 169, 274
Скосырев Н. В. - 237
Слепнев М. Т. - 65
Сметанин В. Н. - 72
Смирнов — 179
Смирнов Н. К.- 272
Смирнов П. С.- 69
Соболевский С. Е. - 270
Соломатин — 179
Соколов В. Е. - 275
Сорокин А. И. - 219, 256, 272
Сорокин А. И.- 219, 230, 231, 269, 275
Сорокин Г. - 159
Сорокин З. А. - 144, 274
Сосницкий Н. А. - 178
Спиридонов А. М. - 277
Спирин С. А. - 244
Стадухин М. В. - 10, 259
Сталин И. В.- 68, 149, 262
Стариков В. Г.- 100, 107, 274, 276
Старицын К. Д. - 199
Старостин М. И. - 75
Стебенев В. З. - 88
Степанов Г. А. - 117
Степанов Г. В. - 69
Степанов М. Г. - 49
Столбов Н. Г. - 100, 264, 277
Столяров Л. Н. - 231, 275
Сторубляков М. И. - 212
Стрельник П. Н. - 119
Стрельников В. П. - 274
Стрельцов В. С. - 274
Стройко В. Г. - 242
Суворов Р. М. - 175, 274
Сулимов С. Н. - 40
Суровов Н. Н. - 167
Сухомлинов В. И. - 225
Сухоруков М. Г.- 73, 263
Сухорученко И. Е. - 136
Сушкин Л. М. - 86, 134

Сывороткин Г. К.- 38
Сыромятников Б. П. - 168, 169, 267, 274, 276, 278
Сысоев Ю. А. - 228, 269, 275
Табенкин А. Е. - 212
Тамаров М. Н. - 164
Тамман В. Ф. - 130, 136
Танский Н; Г. - 275
Тарасов А. К. - 275
Телин В. И.- 257, 271
Терентьев Б. - 212
Терехин А. А. - 44
Терехин Г. А. - 242
Терешков В. С. - 230
Тимаков К. Л. - 222, 234
Тимме Я. А. - 37
Тимофеев И. А. - 191
Тимофеев Р. А.- 227, 228, 269, 275
Титов А. М. - 144, 145
Ткачев В. А. - 249
Томко Е. М. - 275
Топтунов Ю. М. - 275
Торик Н. А.- 85, 125, 212
Торцев А. Г.- 275, 276
Третьяков В. М. - 248
Трипольский А. В. - 86
Трофимов Е. Н. - 132, 277
Троцкий — 41, 42
Трошихин К. М. - 244
Трухнин Н. И.- 242
Туманов И. К.- 277
Тураев В. А. - 159, 162, 163, 168
Турков Н. Я. - 175, 275
Угрюмов А. П. - 29
Узлов А. В.- 234
Уиллоуби — 10
Ульянов И. Н. - 76
Уразов Б. - 255, 270
Урядов И. И.-235
Усенко Н. В. - 230, 231, 257, 272, 275
Успенский Е. А. - 192
Устинов Д. Ф. - 258, 271
Устьянцев Н. М. - 219
Уткин В. П. - 101, 102
Ушатый П.- 259

Фадеев Н. -159
Фальдик — 144, 145
Федоров В. В. - 85, 149
Федоров В. П. - 167
Федоров Е. К.- 76, 263
Федоров М. И. - 174
Федоров Н. Г.- 205
Филимоненков В. Г. - 242
Филиппов А. Я. - 80
Филиппов В. П. - 242
Филиппов М. А. - 132
Фисанович И. И. -100, 103, 107, 264, 275, 276, 277
Флёров Н. - 212
Фокин А. И.- 232
Фокин В. А.- 58, 66, 70, 174, 180, 238
Фомин А. Д. - 136
Францев Е. И. - 275, 276
Фрунзе М. В.- 57
Фулик Б. С. - 244
Хадарцев А. З. - 236
Хайров Т. К. - 247
Хамдохов Б. Г. - 164
Хаметов М. И. - 249
Хамков Г. П. - 164
Хапилин П. И. - 109
Харитонов В. Н. - 230
Харченко В. И. - 225
Хвеженко В. П. - 236
Хоботов А. В. - 136
Ховрин Н. И. - 219
Холодков В. И. - 244
Холодный Д. Л. - 140
Холостяков Г. Н. - 58
Цейтлин М. - 212
Ципичев И. Т.- 244
Цымбал А. И. - 250
Чабаненко А. Т. - 218, 239, 271
Чапаев А. М. - 235
Чеберяченко И. Е. - 233
Чекуров В. А. - 140, 171
Челюскин С. И. - 14
Чемберлен — 11
Ченслер — 10
Черевичный И. И. - 86, 207

Чернавин В. Н. - 218, 226, 227, 257 269, 271, 275
Чернобыль В. В. - 250
Чернов Е. Д.- 219, 275,
Черномыс А. - 111
Черных В. К.- 71
Чернышев А. И. - 235
Чернышев Ф. И. - 212
Чертов Н. Г. - 278
Честикин А. В. - 270
Чижевский Н. Ю. - 136
Чириков А. И. - 14, 260
Чичагов В. Я. - 15, 16, 260
Чкалов В. П.- 263
Чубаров А. - 177
Чумаченко Ю. В. - 244
Чухновский Б. Г. - 63, 261
Шебалин А. О. - 109, 110, 140, 192, 272
Шайхутдинов А. - 255, 270
Шапаренко М. М. - 136
Шапиро Х. Ш. - 205
Шаповалов В. С. - 219
Шатило И. И. - 233
Шашков А. А. - 247
Швец И. В. - 243
Швецов Г. И.- 225, 226
Шеблат — 13
Шевкунов И. - 159
Шевченко В. Д. - 244
Шевчук Д. М. - 278
Шеин П. С. - 175, 275
Шельтинга Ю. В. - 68
Шестаков Л. А. - 118, 119, 264
Шибаев И. И. - 219
Шибруков — 208, 209
Шикита А. А.- 93
Шипов А. П. - 275
Ширшов П. П. - 76, 263
Шкаруба К. Ф. - 275
Шмавонян С. А. - 235
Шмидт О. Ю. - 63, 64, 73, 74, 261, 262
Шойхет И. Б. - 250
Шокальский Ю. М. - 61
Штаден Г. - 10
Шуйский К. М. - 277

Шустов В. А. - 49
Шышлевский А. Н. - 233
Щедрин Г. И.- 86, 134, 158, 159, 161, 163, 275, 276, 277
Щекин А. С. - 162
Щепкин Г. Я. - 205
Щербаков В. И. - 183
Энгельс Ф. - 16
Эрдман Д. Э. - 230
Эрлих Р. Д.- 226, 268
Юденич — 48, 50, 55
Юдин М. А.- 212
Юдин Н. И.- 249
Юмашев А. Б. - 263
Юневич А. Я. - 152, 265, 276
Юрченко В. Д. - 160
Юрьев — 41, 42
Яглинг Б.- 212
Яков 1 — 11
Яковенко М. Г. - 272
Яловега Д. М. - 242
Янкин Д. Д.- 225
Янсон М. Н. - 75

Указатель кораблей и судов

"Аврора", крейсер — 65, 69, 261
"Адмирал Зозуля", противолодочный корабль — 240
"Адмирал Исаков", противолодочный корабль — 257
"Адмирал Исаченков", противолодочный корабль — 240, 256
"Адмирал Макаров", противолодочный корабль — 240
"Адмирал Об", крейсер — 42
"Адмирал Ушаков", крейсер — 240
"Адмирал Хиппер", тяжелый крейсер — 87, 114, 150
"Адмирал Шеер", тяжелый крейсер — 87, 114, 120, 121, 229, 264
"Азербайджан", транспорт — 115
"Азимут", гидрографическое судно — 65
"Александр Невский", крейсер — 239, 241, 268
"Александр Невский", ледокол — 24
"Алмаз", крейсер — 19
"Арланц", вспомогательный крейсер — 31
"Арндаль", пароход — 25
"Архангельск", линкор — 155, 181, 265
"Архангельский комсомолец", противолодочный корабль — 247
"А. Серов", транспорт — 76
"А. Сибиряков", ледокольный пароход — 30, 60, 63, 121, 229, 247, 262, 264, 271
"Аскольд", крейсер — 28, 29, 36, 41, 42
"Бакан", посыльное судно — 25, 29
"Баку", лидер — 85, 135, 174, 180, 200, 264, 265, 267, 277
"Бессменный", сторожевик — 240, 257
"Богатырь", крейсер — 19
"БО-131" — 199
"БО-150" — 179
"БО-225" — 199
"БО-227" — 179
"БО-228" -179
"БО-229" — 179
"Бесстрашный", миноносец — 28
"Бесшумный", миноносец — 28
"Бриз", сторожевой корабль — 264
"Бойкий", эсминец — 239
"Бриллиант" (№ 29), сторожевой корабль -123, 264
"Буревестник", буксирный пароход — 262
"В-2", подводная лодка — 161, 162, 168

"В-3", подводная лодка — 161
"В-4", подводная лодка — 1*61, 162
"Вайгач", гидрографическое судно — 20, 27, 29, 32, 34, 260
"Ванцетти", транспорт — 150
"Варяг", крейсер — 27, 28, 36, 37
"Василий Великий", вспомогательный крейсер — 26
"Вице-адмирал Дрозд", противолодочный корабль -222, 223, 239, 240
"Властный", миноносец — 28, 34
"Войков", эсминец — 73, 74, 262
"Волга", транспорт — 76
"Володарский", канлодка — 49
"Волхов", танкер — 223, 243
"Боровский", посыльное судно — 62, 261
"Восток", тральщик — 26, 29
"В. Русанов", ледокольный пароход — 60
"Ганслей", транспорт — 34
"Герта", пароход — 19
"Геркулес", зверобойное судно — 20, 260
"Генрих Гасанов", танкер — 242
"Глори", линкор — 42, 261
"Горислава", посыльное судно — 43
"Гремящий", противолодочный корабль — 222, 223, 238, 239, 240, 248, 256, 264, 270
"Гремящий", эсминец -70, 84, 86, 90, 96, 129, 147, 148, 180, 188, 213, 276 «Гроза», сторожевой корабль — 67, 80, 81, 84, 90, 91, 95
"Грозный", эсминец — 70, 80, 81, 96, 277
"Грозный", миноносец — 28
"Грозовой", миноносец — 34, 261
"Громкий", эсминец — 70, 91, 95, 96, 147, 188, 277
"Громкий", сторожевик — 240
"Г. Седов", ледокольный пароход — 30, 60, 63, 261
"Д-1" ("Декабрист"), подводная лодка — 66, 67, 72, 73
"Д-2" ("Народоволец"), подводная лодка -66, 67, 78, 263
"Д-3" ("Красногвардеец"), подводная лодка — 67, 68, 71, 77, 78, 101, 106, 107, 247, 263, 276, 277
"Дежнев", сторожевой корабль — 121
"Дельфин", подводная лодка — 28
"Дерзкий", эсминец — 178, 180, 181, 199, 201
"Деятельный", эсминец — 179, 200, 201
"Доблестный", эсминец — 178, 180, 201, 202
"Донбасс", транспорт-115
"Достойный", эсминец — 199, 200, 201, 202

"Ермак", ледокол — 17, 18, 73, 260
"Жаркий", сторожевик — 240
"Жгучий", эсминец -239, 240, 256, 270
"Жесткий", эсминец-199
"Живучий", эсминец — 179, 180, 201
"Задорный", сторожевой корабль — 257
"Запад", вооруженный траулер — 29
"Зоркий", эсминец — 239
"Иван Сусанин", ледокол — 24
"Илья Муромец", ледокол — 24, 30
"Интерпид", крейсер — 32
"И. Сталин", ледокол — 76, 148, 179
"Ищи наживы", английский корабль — 10
"Какстон", канлодка — 47
"Камчадал", гидрографическое судно — 74, 75
"Канада", ледокольный пароход — 30
"Капитан Юрасовский", миноносец — 28, 59
"Карл Либкнехт", канлодка — 49, 52
"Карл Либкнехт", эсминец — 67, 69, 73, 77, 80, 199, 267
"Кельн", крейсер — 87
"Киев", противолодочный крейсер — 233, 240, 256, 257
"Князь Пожарский", ледокол — 24
"Козьма Минин", ледокол — 24
"Кокрен", броненосный крейсер — 42
"Колгуев", вспомогательный крейсер — 26
"Коломенский комсомолец", тральщик — 257
"Коммунист", канлодка — 49
"Комсомолец", учебный корабль — 64, 65, 261
"Красин", ледокол — 63, 64, 65, 73, 76
"Красногвардеец", атомный подводный ракетоносец — 223, 231, 247, 252, 259
"Красный Горн", плавмастерская — 68
"Кронштадт", плавбатарея — 49
"Кронштадт", противолодочный корабль — 253
"Ксения", транспорт — 53
"Куйбышев", эсминец — 66, 67, 80, 81, 89, 129, 277
"Купава", посыльное судно — 34
"К-1", подводная лодка — 70, 102
"К-2", подводная лодка — 70, 101, 102
"К-3", подводная лодка — 102, 131, 265
"К-21", подводная лодка — 107, 114, 132, 133, 231, 264, 265, 271, 277
"К-22", подводная лодка — 102, 103, 107, 131, 265, 276
"К-23", подводная лодка — 101, 102

"Л-15", подводная лодка — 86, 160, 161
"Л-16", подводная лодка — 86
"Л-20", подводная лодка — 130, 134, 136, 160, 161, 264
"Л-22", подводная лодка — 134, 158, 161, 277
"Лейтенант Сергеев", миноносец — 28, 59
"Ленин", ледокол — 75, 76
"Ленин", атомный ледокол — 4, 269
"Ленинский комсомол", подводная лодка — 265
"Ленинский комсомол", атомная подводная лодка -227, 228, 247, 251, 269"
"Ленинец", атомный подводный ракетоносец — 252, 256, 257, 269, 270
"Леонид Брежнев", атомный ледокол — 4
"Любимец", вооруженный пароход — 46
"Лютцов", тяжелый крейсер — 87, 114
"М-25", монитор — 52
"М-27", монитор -52
"М-31", монитор -48
"М-33", монитор — 48
"М-105" ("Челябинский комсомолец"), подводная лодка — 134, 158
"М-108", подводная лодка — 158
"М-119", подводная лодка — 134, 158
"М-171", подводная лодка — 70, 107, 134, 161, 162, 167, 274, 276
"М-172", подводная лодка — 70, 100, 103, 107, 129, 134, 264, 274, 276, 277
"М-173", подводная лодка — 70
"М-174", подводная лодка — 70, 100, 107, 136, 274, 276
"М-175", подводная лодка — 70
"М-176", подводная лодка — 70, 103, 106
"М-200", подводная лодка-160
"М-201", подводная лодка — 158, 159, 171
"Малыгин", ледокол -60, 61, 63
"Марина Раскова", транспорт — 147, 177
"Маршал Тимошенко", противолодочный корабль — 240, 256
"Меркуриуа", шхуна — 260
"Метеор", вспомогательный крейсер — 25
"Микоян", ледокол — 86
"Микула Селянинович", ледокол — 44, 45
"МО-111" -143
"МО-112" -143
"МО-113" -143
"МО-121" -89

"МО-122" -143
"МО-133" -143
"МО-251" -178
"МО-423" — 274
"МО-424" — 275
"МО-429" — 274
"Могучий", вооруженный пароход — 46
"Москва", плавбатарея — 49
"Московский комсомолец", эсминец — 239, 247
"Муанса", транспорт — 130, 264
"Мурман", вооруженный пароход — 46
"Мурман", надводный заградитель — 82, 148
"Мурман", гидрографическое судно — 76, 263
"Мурманец", промысловое судно — 76, 77
"Мурманск", крейсер — 155
"Мурманск", крейсер — 220, 223, 239, 240, 252, 256, 257
"М. Фрунзе", танкер — 208
"Налим", тральщик — 68
"Нарва", танкер — 242
"Настойчивый", эсминец — 239
"Нептун", пограничный корабль — 62
"Новосибирский комсомолец", подводная лодка — 265
"Новик", эсминец — 84
"Новая Земля", бриг — 260
"Норд", гидрографическое судно — 177
"Обь", буксир — 43
"Ожесточенный", эсминец — 239
"Океан", гидрографическое судно — 74, 75, 263
"Октябрьская революция", крейсер — 238, 239, 268
"Олимпия", крейсер — 42
"Ответственный", эсминец — 239
"Отчаянный", эсминец — 239
"Охотск", гидрографическое судно — 74, 75, 263
"Павлин Виноградов", канлодка — 47, 49, 52
"Пассат", сторожевой корабль — 118, 264
"Пересвет", эскадренный броненосец — 27, 28, 43
"Персей", судно — 61
"Петр Ильичев", большой десантный корабль — 240
"Петроград", плавбатарея — 49
"Петропавловск", противолодочный корабль — 255
"Плато", пароход — 32
"Полтава", эскадренный броненосец — 27, 28
"Пушкин", минный заградитель — 82
"ПС-1", сторожевой корабль — 60

"Разумный", эсминец — 85, 139, 149, 180, 264, 265
"Разъяренный", эсминец — 85, 200, 264
"Ролик", тральщик — . 68
"Рубин", сторожевой корабль — 95
"РТ-32", рыболовный траулер — 118
"РТ-67", рыболовный траулер — 118
"С-14", подводная лодка — 158, 160, 161, 162, 163
"С-15", подводная лодка — 158, 159, 161
"С-24", подводная лодка — 224
"С-51", подводная лодка — 86, 131, 134, 161, 162, 277
"С-54", подводная лодка — 86
"С-55", подводная лодка — 86, 131, 134
"С-56", подводная лодка — 86, 131-, 134, 158, 159, 160, 161, 163, 172, 225, 275,
276, 277
"С-101", подводная лодка — 131, 132, 161, 162, 265, 277
"С-102", подводная лодка — 158, 161, 163
"С-103", подводная лодка — 158, 159, 160, 163
"С-104", подводная лодка — 158, 159, 161, 162, 163, 168, 277
"Садко", ледокольный пароход — 30
"Св. Анна", паровая шхуна — 20, 260
"Св. Георгий", подводная лодка — 28, 53
"Св. Фока", судно — 18, 19, 260
"Святогор", ледокол — 44, 45, 53
"Север", вооруженный траулер — 29
"Северный ветер", ледокол — 179
"Северный полюс", ледокол — 238, 268
"Северянка", подводная лодка — 268
"Семен Дежнев", ледокольный пароход — 30
"Сибирь", атомный ледокол — 4
"Слава", эскадренный броненосец — 19
"Смерч", сторожевой корабль — 66, 67, 90, 91, 95
"Смышленый", эсминец — 239
"Советская Сванетия", подводная лодка — 224
"Сокрушительный", эсминец — 70, 96
"Сталин", эсминец — 73, 74, 263
"Старый большевик", транспорт — 115
Сторожевой корабль № 11 ("Торос") — 143
Сторожевой корабль № 19 ("Дежнев") — 148, 264
Сторожевой корабль № 20 — 178
Сторожевой корабль № 21 ("Град") -143
Сторожевой корабль № 29 ("Бриллиант") -264
Сторожевой корабль № 31-143
"Стремительный", эсминец — 71, 90

"Т-13", тральщик — 34
"Т-15", тральщик — 43
"Т-32", тральщик — 129, 277
"Т-58", тральщик — 147
"Т-108", тральщик — 147
"Т-109", тральщик — 147
"Т-110", тральщик — 147, 277
"Т-111", тральщик-178
"Т-113", тральщик — 178
"Т-114", тральщик — 149, 177
"Т-115", тральщик — 180, 237, 273
"Т-116", тральщик — 177, 178, 267
"Т-118", тральщик — 177
"Т-120", тральщик — 177, 178, 267
"ТКА-11" — 109, 264
"ТКА-12" — 109, 140, 152, 160, 264
"ТКА-13" — 140, 141, 152, 160
"ТКА-14" — 140, 141
"ТКА-15" — 109, 265
"ТКА-22" — 140
"ТКА-114" — 192
"ТКА-201" — 140
"ТКА-208" — 192
"ТКА-230" — 167, 173
"ТКА-238" — 160
"ТКА-239" — 160
"ТКА-240" — 160
"ТКА-241" — 160
"ТКА-242" — 160, 171, 272
"ТКА-243" — 160
"Таймыр", гидрографическое судно — 20, 27, 29, 32, 61, 76, 260, 263
"Тирпиц", линкор -87, 114, 128, 154, 182, 200, 266
"Туман", сторожевой корабль — 118, 119, 240, 247, 248, 264, 269
"Туман", сторожевой корабль — 248, 269
"Умба", транспорт — 68
"Ураган", сторожевой корабль — 66, 67
"Урицкий", канлодка — 49
"Урицкий", эсминец — 66, 67, 76, 89
"Уссури", минный заградитель — 26, 27, 29
"Уссуриец", рыболовный траулер — 64
"U-28", подводная лодка — 32
"U-43", подводная лодка — 32

"U-46", подводная лодка — 32
"U-48", подводная лодка — 32
"U-56", подводная лодка — 32, 34, 261
"U-75", подводная лодка — 32, 35
"U-195", подводная лодка — 32
"U-196", подводная лодка — 32
"U-251", подводная лодка — 120, 121
"U-255", подводная лодка — 121
"U-286", подводная лодка — 200, 267
"U-344", подводная лодка — 181, 265
"U-362", подводная лодка — 177
"U-387", подводная лодка — 180, 267
"U-601", подводная' лодка — 120, 121
"U-639", подводная лодка — 132, 265
"Ф. Литке", ледорез — 65, 73, 74, 76, 148, 262, 268
"Ф. Литке", ледокол — 238
"Форель", тральщик — 68
"Хамбер", канлодка — 48
"Харитон Лаптей", гидрографическое судно — 26
"Цесаревич", эскадренный броненосец — 19
"Челябинский комсомолец", подводная лодка — 231, 247
"Чесма", эскадренный броненосец, линкор — 28, 29, 36, 44, 53
"Челюскин", ледокольный пароход — 64, 262
"Шарнхорст", линкор — 128, 150
"Щ-401", подводная лодка — 70
"Щ-402", подводная лодка — 70, 77, 78, 80, 100, 129, 160, 161, 162, 213, 263, 264, 276, 277
"Щ-403", подводная лодка — 70, 78, 129, 263, 277
"Щ-404", подводная лодка — 70, 77, 78, 80, 129, 131, 135, 263, 277
"Щ-421", подводная лодка — 70, 101, 107, 273, 277
"Щ-422", подводная лодка — 70, 129, 131, 133, 134, 276
"Щ-423", подводная лодка — 70, 75, 76, 263
"Щ-424", подводная лодка — 70
"Юг", тральщик — 29
"Ярославна", посыльное судно — 59, 60, 62
"Ярославский комсомолец", подводная лодка — 231, 247, 251, 271
"50 лет СССР", атомная подводная лодка — 253, 270
"60 лет Великого Октября", атомная ракетная подводная лодка — 254, 270

notes

Примечания

1

См.: Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956, т. 1, с. 28.

2

Архив Маркса и Энгельса. М., 1946, т. 8, с. 158.

3

См.: Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути, т. 1, с. 29.

4

См. там же, с. 30.

5

1 фут — 30 см

См.: Визе В. Ю. Моря советской Арктики. М. — Л., 1948, с. 13.

7

Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути, т. 1, с. 41.

8

См: Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути, т. 1, с. 229.

9

См.: История русской армии и флота. М., 1912, т. 7, с. 89.

10

См.: История русской армии и флота, т. 7, с. 90.

11

См.: Морской атлас. М., 1958, т. 3, ч. 1 (Описания к картам), с. 255.

Челобитная С. И. Дежнева о существовании этого пролива лежала никому не ведомая в Якутском архиве, поэтому к началу Великой Северной экспедиции об этом открытии известно не было. Челобитную Дежнева нашли позднее участники одного из сухопутных отрядов экспедиции.

13

Ломоносов М. В. Полное собрание сочинений. М. — Л., 1952, т. 6, с. 420.

14

Там же, с. 482 — 483.

15

Энгельс Ф. Избранные военные произведения. М., 1936, т. 2, с. 164.

16

Макаров С. О. Документы. М., 1960, т. 2, с. XXVII.

17

С. О. Макаров и завоевание Арктики. М. — Л., 1943, с. 10.

18

Цит. по: С. О. Макаров и завоевание Арктики, с. 38.

19

См.: Красная звезда, 1964, 21 авг.

20

Центральный государственный архив Военно-Морского Флота (ЦГА ВМФ), ф. 417, оп. 1, д. 3488, л.15717-20, 17, 78, 114

21

ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 3662, л. 1-47.

См.: Русские мореплаватели. М., 1953, с. 360.

23

Даты до 1918 г. указаны по старому стилю.

24

См.: Сидоров А. Л. Отношения России с союзниками во время первой мировой войны. — Исторические записки. М., 1945, № 15, с. 128–179.

25

См.: Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране. — Исторические записки, М., 1948, № 26, с. 58.

26

Первоначально порт назывался Романов.

27

См.: Мурманская железная дорога: Краткий отчет постройки железной дороги на Мурманск с описанием ее района. Петроград, 1916, с. 23.

28

См.: Летопись Севера. М. — Л., 1949, с. 184.

29

См.: Флот в первой мировой войне. М., 1964, т. 1, с. 585.

30

См.: Столяренко М. А. Моряки в огне революции. Л., 1960, с. 8.

31

См.: Морской атлас. М., 1958, т. 3, ч. 1, л. 42.

32

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 585.

33

См. там же, с. 580.

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 590.

35

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 598.

36

См.: Быков П. Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914–1918 гг. Л., 1939, с. 38.

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 625–626.

38

Мурманский отряд ранее именовался отрядом обороны Кольского залива.

39

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 588.

40

См. там же, с. 619.

41

ЦГА ВМФ, ф. 1209, д. 2, л. 12.

42

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 606.

См.: Морской сборник, 1934, № 6, с. 114.

44

См.: Быков П. Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914–1918 гг., с. 41.

45

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 613.

См.: Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 611.

См.: Морской сборник, 1934, № 6. с. 116–117.

48

ЦГА ВМФ, ф. 418, он. 1, д. 1945, л. 515.

49

См.: Морской атлас, т. 3, ч. 1, л. 42.

50

См.: Найда С. Ф. Революционное движение в царском флоте. М., 1948, с. 562.

51

В декабре 1917 г. англичане удалили с крейсера охрану из русских моряков и захватили его. Затем они сообщили, что он в 1918 г. потоплен германской подводной лодкой в Ирландском море. Однако эти сведения были опровергнуты бывшим русским военно-морским агентом в Лондоне, который в телеграмме от 23 июня 1918 г. сообщил, что "корабль стоит в одной из бухт". Капитану 1 ранга запаса Н. А. Залесскому удалось установить, что после гражданской войны «Варяг» был продан на слом бывшим русским военно-морским агентом в Лондоне.

52

См.: Шангин И. С. Моряки в боях за Советский Север (1917–1920) М., 1959, с. 16–17.

53

К сожаленью в исходном тексте, из которого я конвертировал, отсутствует эта сноска (примечание Adalar)

54

К сожаленью в исходном тексте, из которого я конвертировал, отсутствует эта сноска (примечание Adalar)

55

К сожаленью в исходном тексте, из которого я конвертировал, отсутствует эта сноска (примечание Adalar)

56

К сожаленью в исходном тексте, из которого я конвертировал, отсутствует эта сноска (примечание Adalar)

57

ЦГА ВМФ, ф. Р-130, оп. 1, д. 31, л. 9.

См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 35, с. 115.

59

Борьба за установление и упрочение Советской власти на Севере: Сборник документов и материалов. Архангельск, 1959, с. 253.

60

См.: Борьба за установление и упрочение Советской власти на Мурмане: Сборник документов и материалов. Мурманск, 1960, с. 94.

61

См.: Борьба за установление и упрочение Советской власти на Мурмане, с. 145–147; Северный фронт (1918–1920): Документы. М., 1961, с. 18–19.

См.: Столяренко М. А. Моряки в огне революции, с. 95.

63

См.: Минц И. И. Английская интервенция и северная контрреволюция, М. — Л., 1931, с. 137.

Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 39, с. 240.

См.: Северный фронт (1918–1920), с. 100–101.

Ленин В. И. Военная переписка (1917–1920). М., 1956, с. 65.

См.: Морской сборник, 1969, № 3, с. 12–13.

Советский флот, 1960, 17 марта.

См.: Северный фронт (1918–1920), с. 107.

70

Центральный государственный архив Октябрьской революции, высших органов государственной власти и органов государственного управления СССР (ЦГАОР), ф. 130, он. 2, д. 579, л. 52 об.

71

Было выставлено 6 заграждений из 106 мин.

См.: Самойло А. Две жизни. М., 1958, с, 235.

73

См.: Тарасов В. В. Борьба с интервентами па Севере России (19181920 гг.). М., 1958, с. 262–263.

См.: Вильсон Х. Линейные корабли в бою. М., 1936, с. 317.

75

См.: Шангин И. С. Моряки в боях за советский Север (1917–1920), с. 210.

См.: История гражданской войны в СССР. М., 1959, т. 4, с. 365–366; Из истории гражданской войны в СССР: Сборник документов и материалов. М., 1961, т. 2, с. 732.

Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 39, с. 240.

Северо-Двинская флотилия была расформирована в 1920 г., часть ее личного состава приняла участие в боевых действиях Южного фронта против Врангеля.

Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 42, с. 143–144.

Фрунзе М. В. О молодежи. М., 1937, с. 62.

81

См.: Ленин В. М. Военная переписка (1917–1920), с. 256.

82

КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 8-е изд. М., 1970, т. 2, с. 265.

83

См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., 1974, с. 128.

Там же, с. 130.

См.: Морской сборник, 1950, № 3, с. 22.

См.: Коновалов В. А. По воле партии. Изд. политуправления Северного флота, 1959, с. 31.

87

ЦГА ВМФ, ф. Р-382, он. 1, д. 2, л. 3.

Там же, л. 8.

Там же, л. 38.

Там же, л. 47.

91

Красный флот, 1922, № 1, с. 45–46.

Красный флот, 1922, № 3–4, с. 114.

93

Трудовой Север, 1922, 23 апр.

См.: Записки гидрографии. Л., 1927, т. 53 (юбилейный), с. 17.

95

См.: Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. Л., 1959, с. 74.

См.: Визе В. Ю. Моря советской Арктики, с. 127–128.

97

Правда Севера, 1967/22 апр.

Архангельский областной партархив, ф. 279, оп. 4, ед. хр. 12, л. 74–92.

Правда Севера, 1967, 5 мая.

100

См.: Пограничные войска СССР (1929–1938): Сборник документов и материалов. М., 1972, с. 7.

101

См.: Красная звезда, 1964, 21 авг.

102

См.: Визе В. Ю. Моря советской Арктики, с. 293

103

ЦГА ВМФ, ф. 172, оп. 2, ед. хр. 2580, л. 75–77.

Там же, л. 77–85.

105

Там же, л. 85–87.

106

См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, с. 140.

107

ЦГА ВМФ, ф. 1483, оп. 3, д. 135, л. 3.

Цит. по: В студеных глубинах. М., 1980, с. 11–12.

109

ЦГА ВМФ, ф. Р-970, оп. 2, д. 1, л. 33

110

ЦГА ВМФ, ф. Р-970, оп. 2, д. 205, л. 33.

111

ЦГА ВМФ, ф. Р-970, оп. 2, д. 3, л. 3.

112

Там же, л. 29.

113

ЦГА ВМФ, ф. Р-970, оп. 2, д. 8, л. 97.

114

База создавалась в Александровском порту, основанном в 1899 г.

115

ЦГА ВМФ, ф. Р-970, д. 215, л. 113.

116

Красная звезда, 1965, 8 авг.

117

Центральный военно-морской архив (ЦВМА).

118

См.: В студеных глубинах, с. 19.

119

ЦГА ВМФ, ф. 1678, д. 67, л. 180–184.

120

ЦГА ВМФ, ф. Р-970, д. 236, л. 2.

121

Константинов Ф.В. Под холодными волнами. М., 1971, с. 15.

122

См.: В студеных глубинах, с. 19.

123

См.: Головко А. Г. Вместе с флотом. М., 1979, с. 12–13.

См.: Морской сборник, 1961, № 10, с. 49.

125

Отто Юльевич Шмидт. М., 1959, с. 242.

126

Там же, с. 249.

127

См.: Николаева А. Г., Саранкин В. И. Сильнее льдов. М., 1963, с. 169–170.

128

"Камчадал" вышел из Мурманска 10 августа.

129

Судостроение, 1965, No' 7, с. 79. г

130

Полярная правда, 1938, 18 мая.

131

Красная звезда, 1965, 14 февр.

132

См.: Константинов Ф. В. Под холодными волнами, с. 35.

133

См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 19411945. М., 1963, т. 1, с. 264–265.

134

Цит. по: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945, т. 1, с. 264.

135

ЦВМА, ф. 11, д. 17814, л. 25–26.

136

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/1, л. 27.

137

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/1, л. 3.

138

А. Г. Головко в командование флотом вступил в июле 1940 г.

139

См.: Морской сборник, 1972, № 10, с. 73–77.

140

См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941 — 1945. М., 1963, т. 2, с. 468.

141

ЦВМА, ф. 11, д. 24051, л. 192.

142

ЦВМА, ф. 71, д. 1422, л. 41; д. 1402, л. 61.

143

ЦВМА, ф. 71, д. 1402, л. 60-61об.

144

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/4, л. 20–21.

145

См.: Военно-исторический журнал, 1959, № 3, с. 83.

146

ЦВМА, ф. 11, д. 8406; л. 9-10.

147

См.: Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, с. 70.

148

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/6, л. 64.

149

См.: Головко А. Г. Вместе с флотом, с. 46.

150

ЦВМА, ф. 11, д. 6196, л. 46.

151

ЦВМА, ф. 11, д. 8839, л. 18.

152

ЦВМА, ф. 11, д. 24051, л. 21–22.

153

ЦВМА, ф. 11, д. 3, л. 419.

154

ЦВМА, ф. 11, д. 1241, л. 5; д. 8026, л. 90–94.

155

См.: Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне, с. 46–47.

156

См.: Морской атлас. М., 1966, т. 3, ч. 2 (Описания к картам), с. 228.

157

См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 19411945, т. 2, с. 468.

158

См.: Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне, с. 45.

159

В 1941 г. в составе Черноморского флота были созданы Одесский и Севастопольский оборонительные районы, что обеспечило эффективное использование разнородных сил при защите баз флота.

160

ЦВМА, ф. 11, д. 1775, л. 38.

161

Руге Ф. Война на море. 1939–1945. М., 1957, с. 214.

162

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/6, л. 2.

163

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/6, л. 2.

164

ЦВМА, ф. 11, д. 5857/л. 21–22.

165

ЦВМА, ф. 112, д. 1497, л. 124.

Там же, л. 281–287.

167

См.: В студеных глубинах, с. 84.

168

ЦВМА, ф. 112, д. 538, л. 24–28.

169

См.: В студеных глубинах, с. 67.

170

См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 19411945, т. 2, с. 470.

171

ЦВМА, ф. 11, д. 17883/3, л. 79.

172

ЦВМА, ф. 11, д. 17883/3, л. 79.

173

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/6, л. 72а.

Там же, л. 72.

175

Краснофлотец, 1941, 12 июля.

176

Красная звезда, 1971, 15 окт.

177

См.: История Великой. Отечественной войны Советского Союза 19411945, т. 2, с. 470.

Объем этих перевозок по сравнению с общими потребностями СССР в военных материалах был незначителен и не превышал нескольких процентов. Поэтому, как ни важны были для СССР поставки союзников, они не могут рассматриваться в качестве одного из решающих факторов, обеспечивших победу Советского Союза над фашистской Германией, как это пытаются представить американские и английские фальсификаторы истории втотюй мировой войны (см.: Кравченко Г. С. Военная экономика СССР. 1941–1945. М., 1963, с. 389).

Были еще две коммуникации — одна проходила через Тихий океан во Владивосток, другая — через Иран в порты Каспийского моря.

180

В зимние месяцы маршрут некоторых конвоев проходил южнее острова Медвежий.

181

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/1, л. 227.

182

См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, с. 200.

183

См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, с. 201.

184

См.: Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне с. 173–174.

185

См.: Морской атлас, т. 3, ч. 2, л. 21.

Meister J. Der Seekrieg in den osteuropaischen Gewassern 1941–1945 Munchen, 1957, S. 149.

187

ЦВМА, ф. 11, д. 35528, л. 109–110.

188

ЦВМА, ф. 221, д. 7488, л. 5.

189

Там же, л. 37.

См.: История военно-морского искусства. М., 1969, с. 442.

191

См.: История военно-морского искусства, с. 300.

192

ЦВМА, ф. 11, д. 33056, л, 132-172- д. 33057, л. 50

193

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/1, л. 242.

194

ЦВМА, ф. 11, д. 5930, л. 4–6; д. 7160, л. 4–5.

195

См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 19411945. М., 1964, т. 3, с. 404.

196

ЦВМА, ф. 2, д. 36724, л. 9; д. 36851, л. 88, 123, 146.

197

В марте 1943 г. бригаду возглавил один из опытных советских подводников капитан 1 ранга И. А. Колышкин.

198

ЦВМА, ф. 795, оп. 019559, д. 7, л. 14.

199

ЦВМА, ф. 112, д. 6456, л. 18; д. 6426, л. 3–9.

200

ЦВМА, ф. 795, оп. 019559, д. 7, л. 152.

201

ЦВМА, ф. 795, оп. 019559, д. 7, л. 152.

202

ЦВМА, ф. 795, оп. 019559, д. 7, л. 35.

203

ЦВМА, ф. 795, оп. 019559, д. 7, л. 155.

204

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 4, л. 72, 80.

205

См.: Колышкин И. А. В глубинах полярных морей. М., 1970, с. 231302; Головко А. Г. Вместе с флотом, с, 157, 164.

206

См.: В студеных глубинах, с. 210–212; ЦВМА, ф. 795, оп. 019559, д. 7, л. 155.

207

В январе 1943 г. командующим военно-воздушными силами флота был назначен генерал-лейтенант авиации А. Х. Андреев.

208

ЦВМА, ф. 1106, оп. 0018452, д. 97, л. 136.

209

ЦВМА, ф. 11, д. 10564, л. 54–56; д. 17882, л. 61–62.

210

См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота., с. 223.

211

ЦВМА, ф. 11, д. 6428, л. 94–96.

212

ЦВМА, ф. 11, д. 16492, л. 18–20, 79.

213

ЦВМА, ф. 3, оп. 2421, д. 3, л. 209об.

214

Цит. по: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945, т. 3, с. 409.

215

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 4, л. 111; ЦВМА, ф. 11, д. 35612, л. 51.

216

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/1, л. 227–228; д. 17814/4, л. 61–62.

217

В марте 1943 г. командующим флотилией был назначен контр-адмирал С. Г. Кучеров.

218

См.: Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне, С. 295.

219

"Волчья стая" — группа подводных лодок, преследующая конвой.

220

Всего в 1943 г. на Севере было проведено в 432 конвоях 796 транспортов (ЦВМА, ф. 767, он. 019483, д. 1, л. 244–245; д. 4, л. 63).

221

ГоловкоА. Г. Вместе с флотом, с. 175.

222

ЦВМА, ф. 11, д. 6428, л. 129–130; д. 6425, л. 31.

223

ЦВМА, ф. 11, д. 9351, л. 26.

См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 19411945. М., 1962, т. 4, с. 461.

225

ЦВМА, ф. 11, д. 14951, л. 33–34.

226

См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 19411945, т. 4, с. 461.

227

ЦВМА, ф. 767, он. 019483, д. 4, табл. 1.

228

Одна подводная лодка погибла на переходе из Англии. Механизмы одного миноносца предназначались для использования в качестве запасных частей.

229

ЦВМ А, ф. 11, д. 6209, л. 40.

230

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/1, л. 21.

231

ЦВМА, ф. 112, д. 12701, л. 10; д. 11033, л. 1; д. 11344, л. 1.

232

ЦВМА, ф. 112, д. 12702, л. 2–3; д. 11033, л. 5-10; д. 33960, л. 39–40.

233

ЦВМА, ф. 112, д. 9852, л. 1–6.

234

См.: В студеных глубинах, с. 227.

235

См.: В студеных глубинах, с. 229.

236

См. там же, с. 237.

237

См. там же, с. 237.

238

ЦВМА, ф. 112, д. 11385, л. 1–6.

239

ЦВМА, ф. 112, д. 12716, л. 2–3, 19–20.

240

См.: Колышкин И. А. В глубинах полярных морей, с. 302.

241

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 4, табл. 13, л. 72в.

242

Командующий ВВС флота генерал-лейтенант авиации А. Х. Андреев, начальник штаба ВВС генерал-майор авиации Е. Н. Преображенский.

243

К сожаленью в исходном тексте, из которого я конвертировал, отсутствует эта сноска (примечание Adalar)

ЦВМА, ф. 11, д. 19740, л. 52–56; д. 16031, л. 169.

245

ЦВМА, ф. 20, д. 19741, л. 72–82; ф. 11, д. 23359, л. 65–69.

246

ЦВМА, ф. 11, д. 23142, л. 145; д. 24061, л. 21.

247

ЦВМА, ф. 11, д. 17995, л. 426–427.

248

ЦВМА, ф. 11, д. 12815, л. 1–6; д. 19740, л. 23–24.

249

ЦВМА, ф. 11, д. 13088, л. 2-34.

250

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 4, л. 72а.

251

Цит. по: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945, т. 3, с. 406; т. 4, с. 464.

252

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 4, л. 111; ф. 11, д. 35640, л. 27–30.

253

См.: Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне с. 303–305.

"U-362" была обследована водолазами. Она имела пять пробоин (ЦВМА ф. 11, д. 13727, л. 70).

См.: Морской сборник, 1971, № 11, с. 71–72.

256

ЦВМА, ф. 11, д. 13569, л. 14; д. 17995, л. 432.

257

ЦВМА, ф. 11, д. 12806, л. 3, 12, 21.

258

ЦВМА, ф. 11, д. 23126, л. 182–184.

259

ЦВМА, ф. 11, д. 23129, л. 120–121; д. 13085, л. 28.

260

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 1, л. 228; д. 4, л. 61–62.

261

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 1, л. 244.

262

ЦВМА, ф. 11, д. 16045, л. 1; д. 7158, л. 56.

263

Центральный архив Министерства обороны СССР (ЦАМО), оп. 37448, д. 3, л. 104–103; ЦВМА, ф. 11, д. 7152, л. 110–111.

ЦВМА, ф. 11, Д 21492, л. 6-10.

265

Там же.

266

ЦВМА, ф. 11, д. 23142, л. 125; д. 24061, л. 15.

267

ЦВМА, ф. 11, д. 17141, л. 6; д. 17142, л. 7, 35.

268

ЦВМА, ф. 11, д. 37073, л. 35.

269

ЦАМО, ф. 214, оп. 90634, д. 12, л. 4.

270

ЦВМА, ф. 11, д. 14059, л. 102; д. 25369; л. 168–186.

271

ЦВМА, ф. 11, д. 13880, л. 16–31.

272

ЦВМА, ф. 11, д. 7119, л. 86–87.

273

ЦВМА, ф. 11, д. 14063, л. 2-10; д. 18886, л. 113.

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 1, л. 244, 245; д. 4, л. 111; ф. 11, д. 35880, л. 25.

275

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 1, л. 227–228.

276

ЦВМА, ф. 11, д. 17680, л. 62–63.

277

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 1, л. 228; д. 4, л. 61–62.

278

ЦВМА, ф. 11, д. 13577, л. 2–3.

279

ЦВМА, ф. 11, д. 19827, л. 1-14.

280

ЦВМА, ф. 11, д. 35863, л. 656, 660.

281

ЦВМА, ф. 849, оп. 018060, д. 52, л. 183.

282

ЦВМА, ф. 10, оп. 0018490, д. 38, л. 132.

283

ЦВМА, ф. 767, оп. 0019726, д. 3, л. 30–32.

ЦВМА, ф. 10, оп. 0018490, д. 38, л. 165.

285

ЦВМА, ф. 767, оп. 019483, д. 2, л. 214; ф. 849, оп. 018060, д. 19, л. 9, 85–89.

286

ЦВМА, ф. 11, д. 7118, л. 28, 30, 48.

287

ЦВМА, ф. 11, д. 17814, кн. 2, л. 212.

288

ЦВМА, ф. 849, оп. 018054, д. 39, л. 10; д. 46, л. 6.

289

ЦВМА, ф. 767, оп. 0019722, д. 2, л. 72; оп. 0019721, д. 5, л. 102–104; ф. 849, оп. 018060, д. 20, л. 180–182.

ЦВМА, ф. 767, оп. 0019726, д. 3, л. 35; ф. 849, оп. 018060, д. 20, л. 128, 172, 186–187; д. 52, л. 22; ф. 10, оп. 0018490, д. 38, л. 53, 99.

291

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/2, л. 144.

292

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/2, л. 672; ф. 10, оп. 0018490, д. 38, л. 53.

293

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/2, л. 193.

ЦВМА, ф. 10, оп. 0018490, д. 37, л. 145.

295

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/1, л. 227, 244; д. 17814/4, л. 61–62, 111.

296

ЦВМА, ф. 11, д. 17814/4, л. 55.

297

Колышкин И. А. В глубинах полярных морей, с. 210–211.

См.: Морской сборник, 1972, № 4, с. 6.

В работе над этой главой участвовали также А. А. Адеков, В. С. Бойко, В. П. Жданов, Л. П. Кучеров, Н. А. Купцов, Г. Д. Сороковиков.

Брежнев Л. И. Ленинским курсом. М., 1970, т. 1, с. 127.

301

Горшков С. Г. Морская мощь государства. М., 1979, с. 258.

См.: Горшков С. Г. Морская мощь государства, с. 259.

303

См.: Наука и жизнь, 1967, № 2, с. 85.

См.: Правда, 1976, 17 мая.

См.: Советская Военная Энциклопедия. М., 1979, т. 7, с. 48.

См.: Морской сборник, 1971, № 3, с. 71; № 6, с. 18.

307

Правда, 1961, 25 окт.

См.: Красная звезда, 1962, 28 авг.

Брежнев Л. И. Ленинским курсом. М., 1973, т. 2, с. 50.

310

См.: Красная звезда, 1968, 13 июля; Морской сборник, 1968, № 11 с. 21–25.

311

На страже Заполярья, 1968, 17 мая.

"Океан". М., 1970, с. 12.

"Океан", с. 8–10.

См.: Красная звезда, 1975, 22 апр.

315

Краснофлотец, 1946, 23 марта.

316

На страже Заполярья, 1981, 20 мая.

317

См.: В студеных глубинах, с. 293–295.

Елкин А. Атомные уходят по тревоге. М., 1972, с. 82.

319

См.: В студеных глубинах, с. 297–298.

См.: Морской сборник, 1981, № 2, с, 53.

321

См.: Красная звезда, 1931, 8 мая.

Известия, 1981, 19 февр.

См.: Известия, 1961, 7, 9-11 окт.

См.: Красная звезда, 1962, 9, 21 авг.; 1962, 10 окт.

См.: Известия, 1963, 26, 29 янв.

Сорокин А. Мы с атомных. М., 1972, с. 73.

Елкин А. Атомные уходят по тревоге, с. 202.

См.: Сорокин А. Мы с атомных, с. 165–166.

329

См.: Елкин А. Атомные уходят по тревоге, с. 220.

См.: Сорокин А. Мы с атомных, с. 93–94.

См.: Правда, 1966, 3 апр.

См.: Красная звезда, 1981, 8 мая.

См.: Красная звезда, 1963, 28 июля.

334

На страже Заполярья, 1954, 15 июня.

Красная звезда, 1981, 11 марта.

Красная звезда, 1979, 25 марта.

337

См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, с. 483.

См.: Правда, 1958, 15 апр.

См.: Морской сборник, 1970, № 1, с. 21; № 5, с. 62.

Красная звезда, 1964,28 июля.

См.: Красная звезда, 1965, 6 мая.

См.: Морской сборник, 1970, № 11, с. 6.

См.: Красная звезда, 1973, 31 мая.

Брежнев Л. И. Ленинским курсом. М., 1976, т. 5, с. 237–238.

345

См.: Красная звезда, 1975, 22 апр.

Правда, 1982, 23 ноября.

347

На страже Заполярья, 1983, 13 марта.

В скобках приведена дата Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза.

349

Воинские звания даются на момент принятия Указа Президиума Верховного Совета СССР.

В скобках указана дата приказа Народного комиссара Военно-Морского Флота о присвоении гвардейского звания.

351

В скобках приводится дата Указа Президиума Верховного Совета СССР о награждении.